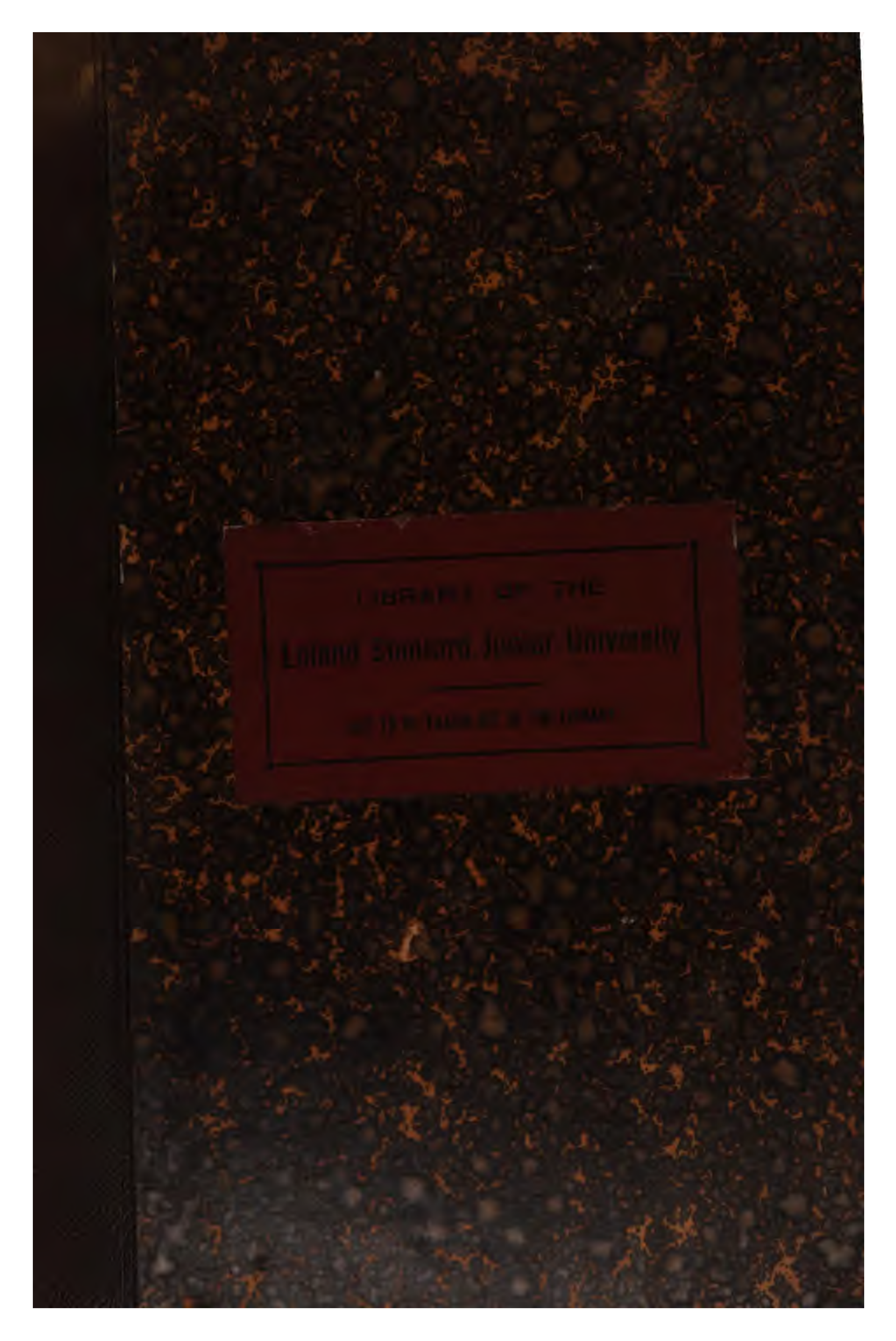
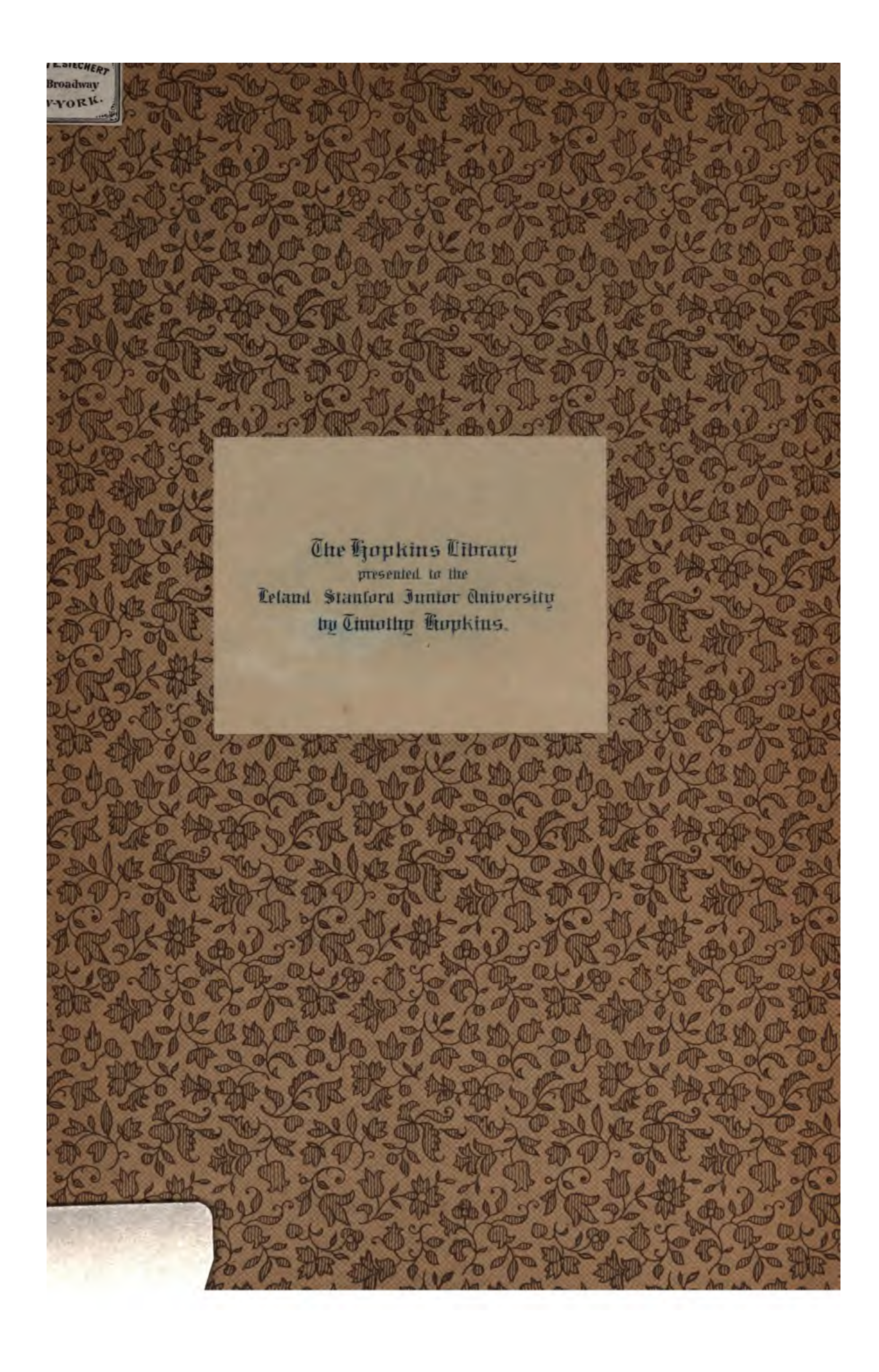
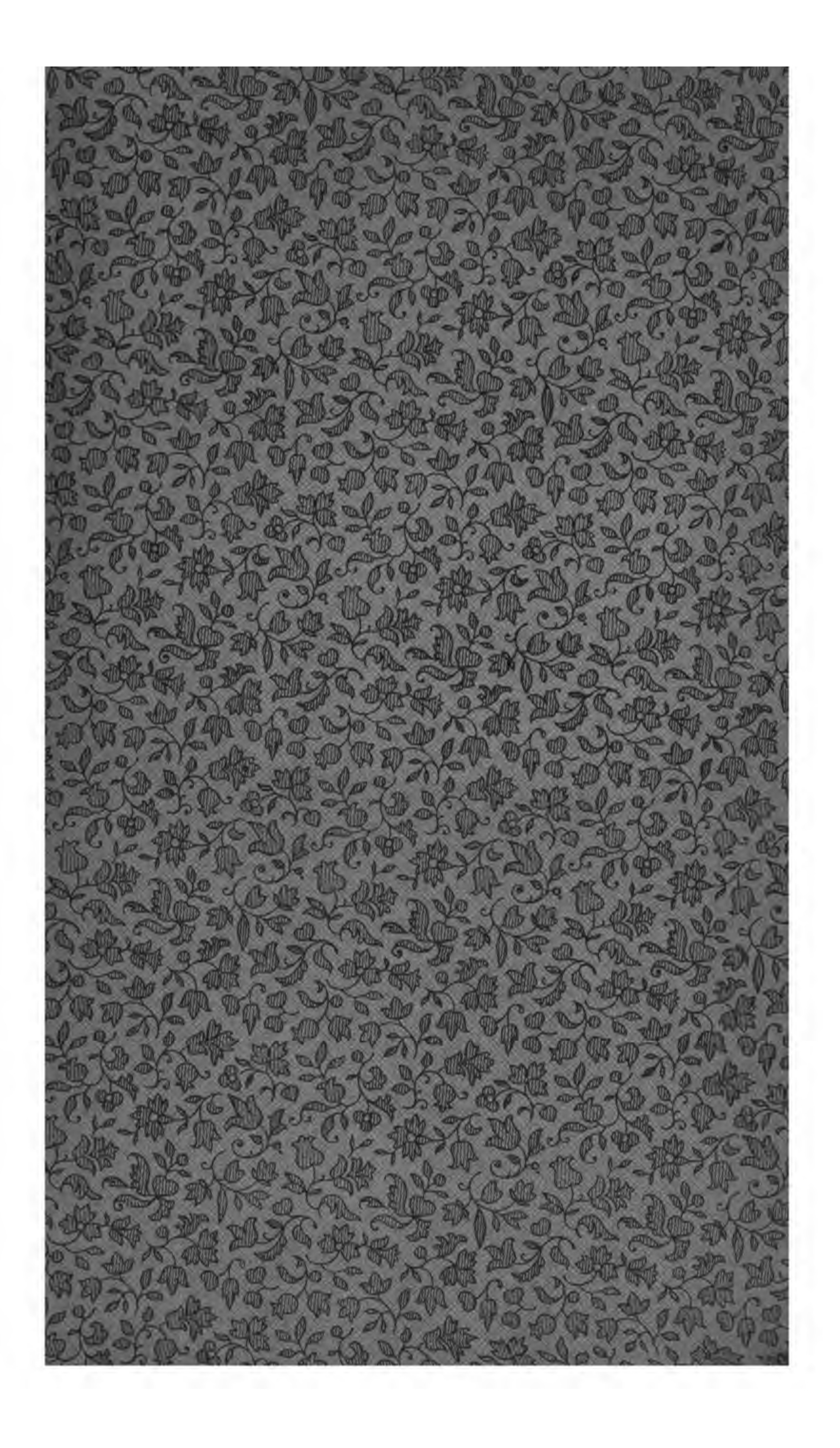




LIBRARY OF THE
Leland Stanford Junior University
NOT TO BE TAKEN OUT OF THE LIBRARY



...E. STECHERT
Broadway
...-YORK.



S

Das

BETRIEBS-REGLEMENT

für die

österr.-ungar. Eisenbahnen

und die

Tarif-Enquête vom Jahre 1883.

Von

Albert v. Stephani.

BRÜNN 1883.

Verlag von C. Winkler (Winkler & Wehowski).

Druck von Rudolf M. Rohrer.


LELAND STANFORD JUNIOR
LIBRARY
UNIVERSITY.

Inhalts-Verzeichniss.

			Seite.
Vorrede			1
I.	Capitel.	Vom Mangel und der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung	5
II.	„	Die Aufdrückung des Expeditionsstempels als Beweis des bereits erfolgten Abschlusses des Frachtvertrages	15
III.	„	Beigabe eines eigenen Frachtbriefes für jeden Wagen	20
IV.	„	Instradirung durch die Versandt-Station	23
V.	„	Einführung ärarischer Frachtbriefe	27
VI.	„	Publication der Gütertarife durch die Eisenbahnen	34
VII.	„	Nebengebühren	41
VIII.	„	Ueberlastung der Eisenbahn-Waggons	44
IX.	„	Unrichtige Anrechnung von Nebengebühren	51
X.	„	Bestellung von Güterwagen für die Parteien	57
XI.	„	Abkürzung der Lieferfristen	60
XII.	„	Nachträgliche Disposition des Aufgebers	71
XIII.	„	Ablieferung der Güter	84
XIV.	„	Unterbrechung der Lieferfristen an Sonn- und Feiertagen	89
XV.	„	Haftpflicht der Eisenbahnen für Gepäckträger	93
XVI.	„	Haftung für den Bruch bei leicht zerbrechlichem Eisenguss	100
XVII.	„	Gebührenpflicht der Thierbegleiter	103
XVIII.	„	Vergütung von Gewichtsabgängen bei Mehlsendungen	108
XIX.	„	Berechnung des zu vergütenden Schadens	110
Beilage	I.	Verzeichnis der von der Handels- und Gewerbekammer und den einzelnen Fachcomités der Enquête gestellten Anträge, welche das Betriebs-Reglement betreffen	122
„	II.	Verzeichnis der in der officiellen Sitzung der IX. Gruppe vom 10. März 1883 gefassten Beschlüsse	128

Die Tarif-Enquête hatte ursprünglich ein enges, vielleicht ein zu eng begrenztes Arbeitsfeld.

Der Erlass, welchen der k. k. Handelsminister Ritter von Kremer unter dem 20. September 1880 an alle Handels- und Gewerbekammern richtete, sprach überhaupt noch von keiner grösseren Enquête, sondern blos von einer „Commission von Fachmännern". Die commissionelle Behandlung sollte sich im Rahmen des bestehenden Tarifsystems bewegen, sich nur auf einzelne Artikel beschränken und der Export- und Seehafen-Verkehr waren grundsätzlich und vollständig ausgeschlossen.

Der Weisung des Ministers entsprechend, versuchten die Kammern wohl die gezogene Grenze einzuhalten; aber sie mussten sich zur Lösung ihrer Aufgabe unbedingt des Beirathes vieler Kaufleute und Industrieller, also der unmittelbaren Interessenten bedienen, und diese hatten so viele Wünsche auf dem Herzen und so wenig Gelegenheit, sich über den Eisenbahnverkehr im Allgemeinen, zusammenhängend und ausführlich zu äussern, dass [illegible] sie sich die gebotene Gelegenheit entgehen lassen wollten. In den an die Kammern gelangten Gutachten waren daher die ministeriellen Schranken schon auf der ganzen Linie durchbrochen, und weil die Aeusserungen der Experten auf alle Fälle und auch insofern sie programmwidrig waren, auf die volle Aufmerksamkeit der Regierung Anspruch machen durften, so nahmen die Kammern keinen Anstand, sie an das Handelsministerium zu leiten. Daraus ergab sich eine auffallende Erscheinung. Die Kammern wendeten sich gegen das bestehende Tarifsystem, die Kammern [illegible]

Am 27. März 1882 begannen die mündlichen Verhandlungen der Enquête, welche bereits 250 Mitglieder zählte. Auch hier stiess das Programm auf Widerstand und waren es insbesondere die nicht im Programm enthaltenen allgemeinen Fragen, welche in allen Comités mit grossem Interesse behandelt wurden. Wie eine Gruppe oder ein Comité seine Arbeiten begann, beschäftigte es sich immer in erster Reihe mit den allgemeinen Fragen. Dadurch wurden die Detail- und eigentlichen Facharbeiten so erschwert und verzögert, dass die Mitglieder der Enquête — privatim — zusammentraten und ein eigenes Centralcomité errichteten, welches die allgemeinen Fragen: Classification, Tarifsystem, Refactiewesen, Betriebs-Reglement, Cartelle u. s. w. behandeln sollte. Die Arbeiten der Referenten dieses Comités machten jedoch so langsame Fortschritte, dass sich die Regierung im December 1882 entschloss, die allgemeinen Fragen in das Programm der Enquête aufzunehmen und dieselben in einer eigenen Gruppe (der IX.) behandeln zu lassen. Dadurch kamen die Arbeiten rasch in Fluss und wurde nun seitens der einzelnen Comités und Referenten in kurzen Zeiträumen eine stattliche Reihe von Brochuren, Anträgen u. s. w. veröffentlicht, welche in der That ein überaus reiches und sehr werthvolles Material enthalten.

Diese kurze Einleitung war nothwendig, um zu erklären, warum gerade in Bezug auf das Betriebs-Reglement in den ursprünglichen Gutachten der Handels- und Gewerbekammern so gut wie gar kein Material enthalten ist. Wäre das Betriebs-Reglement gleich anfänglich in dem Programme enthalten gewesen, so wären der Enquête ohne Zweifel auch die reichen Erfahrungen der Kammern auf dem Gebiete des Transportrechtes zu Gute gekommen.

Diese Quelle mangelte leider und ich habe das sofort nach Uebernahme des Referates schmerzlich empfunden. Desto reicher flossen die Mittheilungen und Anträge der einzelnen Comités; aber dieselben bewegten sich vorwiegend auf dem rein praktischen Gebiete, sie beschäftigten sich meist mit der Nutzanwendung des Transportrechtes, nicht mit diesem selbst. Dieser Andeutung hatte ich mich zu accomodiren.

Eine weitere Beschränkung habe ich mir selbst auferlegt und zwar, wie ich glaube, in Uebereinstimmung mit der Tendenz der ganzen Enquête. Ich habe nämlich nur den Abschnitt III des Betriebs-Reglements behandelt, welcher die Beförderung von Gütern betrifft. Mit den Abschnitten I, allgemeine Bestimmungen, und II, Beförderung von Personen, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, hat sich die Enquête nicht beschäftigt. Eine Ausnahme wurde bezüglich der Gepäckträger gemacht, weil die allgemeinen Vorschriften des Artikel 400 H.-G.-B. zufällig als §. 63 im III. Theil des Betriebs-Reglements Aufnahme gefunden haben.

Wenn ich nun noch sage, dass ich allen Vorschlägen aus dem Wege gegangen bin, welchen die Bahnen einen unüberwindlichen, weil berechtigten, Widerstand entgegensetzen würden, und dass ich zu den wärmsten Anhängern jener Schule gehöre, welche das Communicationswesen als eine internationale Angelegenheit betrachtet und dieselbe den egoistischen Strömungen der Einzelstaaten möglichst zu entziehen trachtet, so dürfte mein Standpunkt als Referent hinlänglich gekennzeichnet sein.

Um Fachkreisen und Interessenten ein Gesammtbild bieten zu können, habe ich die Anträge der Handelskammern, der Gruppen und Comités der Enquête, meine eigenen Anträge, die Motive der angenommenen und abgelehnten Anträge und die Beschlüsse der Gruppe IX nicht einzeln und abgesondert, sondern im Zusammenhange behandelt, werde jedoch am Schlusse den Text der Anträge und Beschlüsse beifügen.

Brünn, März 1883.

Dr. von Stephani.

I. Capitel.

Vom Mangel und der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung.

Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, ein Gut zum Transporte zu übernehmen, welches nicht ordnungsmässig oder gar nicht verpackt ist, ungeachtet seine Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verluste oder gegen Beschädigungen auf dem Transporte erfordert. (§. 47 B.-R.)*)

Dergleichen Gut kann ausnahmsweise befördert werden, wenn der Absender das Fehlen oder die Mängel der Verpackung durch eine mit seiner Unterschrift versehene, auf dem Frachtbriefe zu wiederholende Erklärung anerkennt. Für diese Erklärung ist der Wortlaut durch ein Formular vorgeschrieben. (Anlage A des Betriebs-Reglements.)

In Ansehung solcher Güter, welche, ungeachtet ihre Natur eine Verpackung erfordert, nach Erklärung des

---

*) §. 47. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Gut zum Transport zu übernehmen, welches nicht ordnungsmässig oder gar nicht verpackt ist, ungeachtet seine Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte erfordert. Dergleichen Gut kann ausnahmsweise befördert werden, wenn der Absender das Fehlen oder die Mängel der Verpackung durch eine mit seiner Unterschrift versehene, auf dem Frachtbriefe zu wiederholende Erklärung anerkennt. In dieser Erklärung sind die einzelnen Colli zu specificiren und zu beschreiben.

Für die von dem Versender hinsichtlich des Fehlens oder des mangelhaften Zustandes der Verpackung abzugebende Erklärung ist der Wortlaut durch ein Formular vorgeschrieben (cfr. Anlage A), welches in den Expeditionen bereitgehalten wird.

Die sorgfältig und deutlich zu gebenden äusseren Bezeichnungen der einzelnen Colli müssen mit den diesfallsigen Angaben im Frachtbriefe (cfr. §. 50 Nr. 3) genau übereinstimmen.

Auch ist die Eisenbahn zu verlangen berechtigt, dass seitens der Versender Stückgütei mit der Bezeichnung der Bestimmungsstation in dauerhafter Weise versehen sind, soferne deren Beschaffenheit dies ohne besondere Schwierigkeit gestattet.

Absenders auf dem Frachtbriefe unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind, haftet die Eisenbahn nicht für jenen Schaden, welcher aus der mit dem Mangel der Verpackung oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist. (§. 67, 3 B.-R.)*)

§. 47 B.-R. legt das Hauptgewicht auf die Erklärung nach dem vorgeschriebenen Formulare, während die Wiederholung auf dem Frachtbriefe nur nebensächlich behandelt wird und für die Haftpflicht, um welche es sich eigentlich auch schon im §. 47 B.-R. handelt, ist nach §. 67 B.-R. nur die Erklärung auf dem Frachtbriefe entscheidend. Man darf annehmen, dass diese nicht ganz harmonirende Textirung der §§. 47 und 67 B.-R. blos zufällig ist. Sie hat aber praktische Consequenzen. Einzelne Bahnen sind allmählig doch zur Einsicht gekommen, dass die Wiederholung der fraglichen Erklärung auf dem Frachtbriefe, gegen welche schon in der Transport-Enquête vom Jahre 1871 ernstliche Bedenken laut wurden, von Uebel sei und begnügen sich mit einer Erklärung nach dem Formulare A, ohne dass die Erklärung auf dem Frachtbriefe wiederholt wird. Durch die Erklärung auf dem Frachtbriefe werden die Güter thatsächlich vogelfrei und die Bahnen sollten in ihrem eigenen Interesse, im Interesse ihres guten Rufes, auf die Wiederholung der Erklärungen auf dem Frachtbriefe verzichten. Sie sollten nicht den Dieben den Weg zeigen.

Würde diese Aenderung übrigens eintreten, dann müsste §. 67, 3 B.-R., der Uebereinstimmung mit §. 47 B.-R. wegen, unbedingt geändert werden, etwa durch Hinweglassung der Worte: „auf dem Frachtbriefe."

In der Praxis wurde die Haftpflicht für entstandene Schäden wiederholt auch aus dem Titel des Nichtvorhanden-

---

*) §. 67, 3. Die Eisenbahn haftet in Ansehung derjenigen Güter, welche ungeachtet ihre Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte erfordert, nach Erklärung des Absendes auf dem Frachtbriefe unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Mangel der Verpakkung oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpak kung verbundenen Gefahr, entstanden ist.

seins oder der Mangelhaftigkeit der Verpackung abgelehnt, ohne dass eine Erklärung im Sinne des §. 47 B.-R. vorhanden gewesen wäre. Insoferne sich dabei auf Art. 395 H.-G.-B. bezogen wurde, erscheint eine solche Auffassung allerdings nicht ganz unzulässig; aber jedenfalls nur dann, wenn die Mängel der Verpackung äusserlich nicht erkennbar waren. Es geht desshalb nicht an, die Haftpflicht beispielsweise bei einem zerbrochenen Schwungrade abzulehnen, welches gar nicht verpackt war, denn dieser gänzliche Mangel einer Verpackung ist äusserlich unbedingt erkennbar gewesen.

Um solchen Anständen vorzubeugen, ist es gerathen, in das Betriebs-Reglement eine Bestimmung aufzunehmen, nach welcher alle Anstände, welche die Bahn wegen äusserlich erkennbarer Mängel der Verpackung zu erheben findet, bei der Uebernahme der Güter erhoben werden müssen. Es muss somit in solchen Fällen entweder die Uebernahme des Gutes zum Transporte überhaupt abgelehnt oder das Gut nur unter den in §§. 47 und 67 B.-R. angeführten Bedingungen übernommen werden. Wird das Gut ohne diese Bedingung übernommen, so ist es gerade so zu behandeln, als ob es ordnungsmässig verpackt wäre.

Mit dieser grossen Rolle, welche die ordnungsmässige Verpackung, die Verpackung nach der Natur eines Gutes, im Eisenbahnverkehre spielt, steht die Art und Weise der Behandlung dieser Frage im Betriebs-Reglement und in den besondern Vorschriften der Bahnen ausser Verhältniss. Das Betriebs-Reglement vom 1. Juli 1872 (R.-G.-Bl. Nr. 90) hatte im §. 2 (Uebernahme der Güter) noch den Beisatz „nach dem Ermessen der Eisenbahn vorbehaltlich der richterlichen Entscheidung.“ Mit diesem Beisatze war so wenig genützt, dass wir dessen Hinweglassung in dem gegenwärtigen Betriebs-Reglement nicht beklagen.

Die Entscheidung des Richters kann man als ultima ratio unter allen Umständen mit und ohne ausdrückliche Gestattung durch das Betriebs-Reglement anrufen und mit dem „Ermessen der Eisenbahn“, einem ganz willkürlichen Ermessen von Fall zu Fall, ist der Industrie und dem Handel nicht gedient. Der Verkehr braucht allgemein giltige

Vorschriften und kann in keiner Weise von dem Ermessen eines sachunkundigen Expeditionsbeamten abhängig gemacht werden.

Das Bestreben der Verfrächter ist naturgemäss darauf gerichtet, die Güter entweder unverpackt zu versenden oder sich durch die Verpackung so wenig als möglich Auslagen zu verursachen. Die Emballagen sind kostspielig und eine todte Last, welche die Fracht vertheuert. Andererseits entspricht eine recht ausgiebige und voluminöse Verpackung den Interessen des Frachtführers, weil sie die Manipulation erleichtert, die Gefahr des Transportes verringert und das gebührenpflichtige Gewicht erhöht. Ein noch grösserer Nachtheil entsteht aber dem Verfrächter daraus, dass das Personale der Bahn sehr wohl weiss, für welche Schäden die Verwaltung eventuell Ersatz leistet und für welche sie die Haftpflicht ablehnt. Das Personale muss das wissen, weil sich die Verwaltungen nicht selten für die von ihnen ersetzten Schäden bei ihrem Personale erholen. Mit solchen Gütern, für welche die Verwaltung keinen Schaden ersetzt, wird nun von dem Personale nicht blos unachtsam, wie mit allen Gütern überhaupt, sondern muthwillig verfahren, und dagegen gibt es bei den jetzigen Einrichtungen gar keinen Schutz, gar keine Assecuranz.

Es muss somit zwischen den Interessen der Verfrächter und der Frachtführer, denen die heutige Gesetzgebung in gleicher Weise Rechnung zu tragen beabsichtigt, ein Ausgleich gefunden werden. Die Richtung dieses Ausgleichs deutet das Gesetz selbst an. Art. 422 Alinea 1 H.-G.-B. spricht im Zusammenhange mit der Verpackung von „Reglements“ und weiter macht es im Sinne des Art. 395 einen Unterschied, ob die angeblichen oder wirklichen Mängel der Verpackung „äusserlich erkennbar“ sind oder nicht.

Die Eisenbahn kann somit in „Reglements“ festsetzen, welche Güter verpackt sein müssen und welche Art der Verpackung nach ihrem Ermessen der Natur der Güter entspricht. Dieses Ermessen muss aber ein prästabilirtes, es darf kein Ermessen von Fall zu Fall und unter Umständen auch nach Gefälligkeit sein, und wenn die Verpackung eines Gutes dem Reglement entspricht, so darf die Eisenbahn

weder die Beförderung, noch die Haftpflicht ablehnen — es wäre denn bezüglich der Haftpflicht, dass die Mängel der Verpackung äusserlich nicht erkennbar gewesen sind.

Solche Reglements über die Verpackung wurden bereits angeregt; aber die Bahnen sträuben sich dagegen und es begreift sich, dass ihnen der jetzige unklare und verworrene Zustand, bei dem sie dem Publicum gegenüber weitaus im Vortheile sind, bedeutend lieber ist. Es wird desshalb auch die Aufstellung eines Reglements über die Verpackung als undurchführbar bezeichnet und auf den fortwährenden Wechsel und Fortschritt nicht nur in den beförderten Waaren, sondern auch in der Emballage hingewiesen. Dieser Einwand ist aber nicht stichhältig. Die Bahnen müssen auch, abgesehen von der Verpackung, neu entstehende Artikel in Evidenz halten, um die Waaren-Classification und die Tarifirung darnach zu vervollständigen. Uebrigens liefert das Waaren-Verzeichniss zum allgemeinen Zolltarife den Beweis, dass es keine grosse Schwierigkeiten bereitet, die übliche und handelsmässige Verpackung der einzelnen Waaren-Kategorien übersichtlich zusammenzustellen.

Der Einfluss, den die Verpackung auf den Güterverkehr im Allgemeinen ausübt, ist so bedeutend, dass die Bahnen — ohne es principiell beabsichtigt zu haben — nichtsdestoweniger gezwungen waren, in die Tarife u. s. w. Vorschriften aufzunehmen, welche mit der Verpackung und der Art der Verpackung zusammenhängen. Es wäre nur nothwendig diese Vorschriften wesentlich zu erweitern und nach einem leitenden Gedanken zu ordnen, um allen Anständen aus dem Titel der Verpackung ein Ende zu machen. Die Aufgabe ist nicht schwierig; aber es gehört guter Wille und ein gewisses Billigkeitsgefühl dazu.

In diesen bisherigen Vorschriften wurde die Verpackung allerdings immer nur unter dem Gesichtspuncte des Tarifs,*) resp. der Classification behandelt, eine Be-

---

*) Ich habe im Nachstehenden die in den allgemeinen Tarifbestimmungen der österr. Bahnen, ferner in den Tarifen der Südbahn und der Nordbahn enthaltenen Vorschriften bezüglich der Verpackung gesammelt und hoffe dadurch zu beweisen, dass die Bahnen dem von mir vertretenen Principe in der Praxis Rechnung tragen mussten und es im eigenen Interesse auch gethan

handlungsweise, die ganz begründet erscheint; aber es sind aus dem System keine Consequenzen gezogen worden, insbesondere nicht die Consequenz, dass die Bahnen auch jene Artikel benannt hätten, welche sie 1. im unverpackten Zustande gar nicht, welche sie 2. nur in einer bestimmt bezeichneten Verpackung oder 3. zwar auch im unverpackten oder nicht vorschriftsmässig verpackten Zustande übernehmen, in diesem Falle jedoch dann nur unter der Bedingung, dass der Absender den im §. 47 B.-R. vorgesehenen Revers

---

haben, obwohl sie das Princip selbst nicht anerkennen oder eigentlich ignoriren.

Gemeinsame Tarifbestimmungen der österr. Eisenbahnen vom Jahre 1881.

Baumwollwaaren ohne Emballage, Cl. II. Baumwollwaaren mit Emballage, Cl. I. Bratröhren, wenn mehr als 3 Stück ineinandergesteckt, Cl. II. Bratröhren, wenn nicht mehr als 3 Stück ineinandergesteckt, Cl. I. Eisenröthe, lose oder in Säcken, Cl. C. Eisenröthe, anders verpackt, Cl. B. Erde, lose oder in Säcken, Cl. C. Erde, anders verpackt, Cl. I. Erdfarben, lose oder in Säcken, Cl. II. Erdfarben, in Fässern, Kisten oder Kasten, Cl. B. Erdfarben, anders verpackt, Cl. I. Erdharze, roh und unverpackt, Cl. B. Erdharze, verpackt, Cl. I. Glaswaaren, unverpackt, in Stroh verpackt, resp. verschnürt, Cl. B. Glaswaaren, anders verpackt, Cl. A. Leinenwaaren, ohne Emballage, Cl. II. Leinenwaaren, mit Emballage, Cl. I. Marmorwaaren unverpackt, auch ohne Schutzleisten, Cl. B. Marmorwaaren, verpackt oder mit Schutzleisten, Cl. I. Oele, mineralische, in Fässern, Cl. A. Oele, mineralische anders verpackt, C.I. Oele, fette, in Fässern, Cl. A. Oele, fette, anders verpackt, Cl. I. Packpapier in verschnürten Packeten und Ballen, Cl. A. Packpapier, anders verpackt, Cl. I. Papier und Pressspäne, in fester Verschnürung oder verpackt, Cl. A. Papier und Pressspäne, sonst, Cl. I. Paraffin, flüssiges, wie Oele mineralische. Reisig, in Bündeln, Cl. II. Reisig, sonst, Cl. I. Rinden, in Bündeln, Cl. A. Rinden, sonst verpackt, Cl. II. Sodalauge, in eisernen Fässern oder Behältern, Cl. A. Sodalauge, sonst, Cl. I. Spreu, verpackt, Cl. C. Spreu, sonst, Cl. I. Steine, bearbeitet, unverpackt, Cl. B. Steine, bearbeitet, verpackt, Cl. I. Steinhauerwaaren, unverpackt, Cl. II. Steinhauerwaaren, verpackt, Cl. I. Strohpappe und Strohpappendeckel, in verschnürten Säcken und Ballen, Cl. A. Strohpappe und Strohpappendeckel, sonst, Cl. I. Töpfer- und Steingutwaaren, in Kisten oder Fässern, Cl. I. Töpfer- und Steingutwaaren, sonst verpackt, Cl. B. Wasserglas, in Fässern, Cl. B. Wasserglas, sonst, Cl. I.

Südbahn.

Der billigere Tarif ist in vielen Fällen nicht allein abhängig von der Verpackung, sondern auch zugleich von der zurückgelegten Route.

Alantwurzeln, in Ballen ab Triest und Fiume, Cl. III. Alantwurzeln, sonst, oder ab anderen Stationen, Cl. II. Aromatische Kräu-

ausstellt. Die Fahrpost befindet sich in Bezug auf die Verpackung der Poststücke in einer ganz ähnlichen Lage, wie die Eisenbahnen. Die Post ist aber mit der Frage fertig geworden, sie ist vom posttechnischen Standpuncte aus als erledigt zu betrachten, weil man eben den guten Willen hatte, die Frage in loyaler Weise zu lösen. Im Eisenbahndienste ist die Frage der Verpackung heute noch offen.

Vorbereitet; aber auch nur vorbereitet, erscheint die principielle Lösung durch einige Zusätze zum §. 47 des

---

ter etc., wie Alantwurzeln. Arznei- und Parfümeriewaaren, wie Alantwurzeln. Baumwollwaaren, ohne Emballage, Cl. III. Baumwollwaaren, verpackt, Cl. II. Bilder auf Papier, ohne Rahmen, Cl. II. Bilder auf Papier, in Rahmen, Cl. I. Bilder auf Glas, in ordinären Holz- oder ohne Rahmen, Cl. II. Bilder, andere, in Rahmen, Cl. I. Bilderrahmen, zerlegt, Cl. II. Bilderrahmen, unzerlegt, Cl. I. Binderwaaren, zerlegt, Cl. II. Binderwaaren, unzerlegt, Cl. I. Bitterholz, in Ballen (ab Triest oder Fiume), Cl. III. Bitterholz, sonst, Cl. II. Blätter, officinelle, s. Bitterholz. Blechwaaren und sonstige Hohlwaaren aus Blech, mehr als 3 Stück ineinandergesteckt, Cl. VIII. Blechwaaren, 3 oder weniger ineinandergesteckt, Cl. I. Blüthen, officinelle, s. Alantwurzeln. Borke, gemahlen, Cl. XIII. Borke, roh, Cl. III. Brechwurzeln, s. Alantwurzeln. Cascarillewurzeln und Rinden, s. Alantwurzeln. Enzian, s. Alantwurzeln. Essig, in Fässern, Cl. VIII. Essig in Kisten, Cl. III. Essig, als Arznei- und Parfümerie-Essig, Cl. II. Essig, anderer in Fässern und Kisten, Cl. III. Farbhölzer, in Stücken und Blöcken, Cl. XI. Farbhölzer, verkleinert, Cl. III. Flachs, gepresst (Kubikmeter mindestens 254 Kilo) Cl. IX. Flachs, gepresst, geringeres Gewicht, Cl. II. Flachs, ungepresst, aber nur ab Triest oder Fiume, Cl. III. Flaschen, neue, verpackt in Kisten, Fässern, Steigen, Körben, Cl. III. Flaschen, neue, unverpackt, d. i. in Stroh, Cl. VI. Glasmasse, in Platten, Stangen, verpackt in Kisten, Cl. III. Glasmasse, in Platten, in Stroh geschnürt, Cl. VI. Hölzer, officinelle, Cl. II. Hölzer, officinelle, in Ballen und ab Triest oder Fiume, Cl. III. Holzessig, in Fässern, Cl. VIII. Holzessig, in Kisten, Cl. III. Holzpapierstoff, roh verpackt, Cl. III. Holzpapierstoff, roh, unverpackt, Cl. II. Jalappawurzeln, Cl. II. Jalappawurzeln, in Ballen und ab Triest oder Fiume, Cl. III. Kalmuswurzeln, Cl. II. Kalmuswurzeln, in Ballen gebunden und ab Triest oder Fiume, Cl. III. Kotzen, ordinäre, unverpackt, Cl. III. Kotzen, ordinäre, verpackt, Cl. II. Kräuter, medicinische und wohlriechende, Cl. II. Kräuter, medicinische und wohlriechende, in Ballen und ab Triest oder Fiume, Cl. III. Leinenwaaren, ohne Emballage, Cl. IX. Leinenwaaren, mit Emballage, Cl. II. Leinwand, auch Rupfen, ohne Emballage, Cl. IX. Leinwand, auch Rupfen, mit Emballage. Cl. II. Leuchtstoffe, mineralische (z. B. Petroleum) in Blechflaschen (über 2500 Kilo), Cl. III. Leuchtstoffe, mineralische, in Blechflaschen (unter 2500 Kilo) Cl. II. Leuchtstoffe, mineralische, in

Betriebs-Reglements, welche in der General-Conferenz der deutschen Eisenbahnen vom 25. November 1882 beschlossen wurden. Dieselben sind in dem Theile I des „Deutschen Eisenbahn-Güter-Tarif", Berlin W. Büxenstein, enthalten und dürfte ihre Wiedergabe von Interesse sein. Sie lauten:

1. Ohne die in Alinea 2 des §. 47 erwähnte Erklärung des Versenders werden beispielsweise Fellsendungen ohne Emballage in blosser Umschnürung, sowie Zucker in losen Broden zur Beförderung nicht angenommen.

2. Gefüllte Fässer, deren Beschaffenheit bei der Aufgabe aus irgend einem Grunde, namentlich wegen Schmutzes etc. nicht erkennbar ist, insbesondere beschmutzte Oel- und Syrupfässer, werden nur dann zum Transporte zu-

---

Ballons (à 75 K., im Ganzen 2000 K.), Cl. II. Petroleum, in Fässern und Kisten, Cl. IX. Malzkeime, verpackt, Cl. III. Malzkeime, unverpackt, Cl. VI. Möbel, in Kisten oder Fässern, Cl. III. Möbel, in anderer Verpackung oder unverpackt, Cl. I. Moos, officinelles, Cl. II. Moos, officinelles, in Ballen ab Triest oder Fiume, Cl. III. Nähmaschinen, zerlegt, unverpackt, Cl. II. Nähmaschinen, zerlegt, verpackt, Cl. III. Papier, ohne Emballage, Cl. VIII. Papier, mit Emballage, Cl. II. Parfümeriewaaren und Stoffe, Cl. II. Parfümeriewaaren und Stoffe, in Ballen, ab Triest oder Fiume, Cl. III. Ratanhiawurzeln, Cl. II. Ratanhiawurzeln, in Ballen, ab Triest oder Fiume, Cl. III. Rinden, officinelle, Cl. II. Rinden, officinelle, in Ballen, ab Triest oder Fiume, Cl. III. Rosmarinblätter und Blüthen, Cl. II. Rosmarinblätter und Blüthen, in Ballen, ab Triest oder Fiume, Cl. III. Schachteln, ineinandergesteckt, Cl. II. Schachteln, sonst, Cl. I. Siebmacherwaaren, ineinandergesteckt, Cl. II. Siebmacherwaaren, sonst, Cl. I. Spiegel, in Rahmen, Cl. I. Spiegel, ohne Rahmen, Cl. III. Spiritus, in Fässern, Cl. VIII. Spiritus, in Kisten, Cl. III. Wein, in Fässern und Kisten, Cl. VIII. Wein, sonst, Cl. II. Weinessig, in Fässern, Cl. VIII. Weinessig, in Kisten, Cl. III. Werg, gepresst, Cl. IX. Werg, ungepresst, Cl. II. Wurzeln, officinelle, Cl. II. Wurzeln, in Ballen, ab Triest oder Fiume, Cl. III. Zucker, in Papier, per 10.000 Kilo. Cl. VIII. Zucker, in Papier, unter 10.000 Kilo, Cl. II. Zucker, in Fässern, Kisten und Säcken, Cl. VI.

Nordbahn.

Baumwolle, in gepressten Ballen, Cl. II. Baumwolle, sonst, Cl. I. Baumwoll-Abfälle, in gepressten Ballen, Cl. II. Baumwoll-Abfälle, sonst, Cl. I. Baumwollwaaren, ohne Emballage, Cl. II. Baumwollwaaren, mit Emballage, Cl. I. Bratröhren, mehr als 3 Stück ineinandergesteckt, Cl. II. Bratröhren, sonst, Cl. I. Glaswaaren, unverpackt oder in Stroh verschnürt, Cl. B. Glaswaaren, sonst verpackt, Cl. I. Leinenwaaren, ohne Emballage, Cl. II. Leinenwaaren, mit Emballage, Cl. I. Rinden, in Bündeln, Cl. C. Rinden, sonst, Cl. I. Steinhauerwaaren, unverpackt (Röhren, Tröge etc.), Cl. C. Steinhauerwaaren, unverpackt (Kreuze etc.), Cl. II. Steinhauerwaaren, verpackt, Cl. I. Töpfer- und Steingutwaaren, in Stroh verpackt, Cl. B. Töpfer- und Steingutwaaren, anders verpackt, Cl. I.

gelassen, wenn der Versender die nicht erkennbare Beschaffenheit der Fässer im Frachtbriefe anerkennt.

3. Bezüglich der äusseren Beschaffenheit der Verpackung und Bezeichnung der Güter gelten folgende besondere Vorschriften:

Güter der nachfolgend bezeichneten Art, welche den angegebenen Bedingungen nicht entsprechen, werden überhaupt nicht zum Transporte angenommen, auch nicht gegen Abgabe der in Alinea 2 des §. 47 des Betriebs-Reglements gedachten Erklärung.

a) Cigarren und Fleischwaaren müssen nicht blos verpackt, sondern auch verschnürt und versiegelt oder plombirt sein. Das Siegel ist auch auf dem Frachtbriefe abzudrucken.

b) Fässer mit Flüssigkeiten dürfen nicht lecken, auch an den Dauben keine eingebrochenen Kimmen zeigen und müssen fest verspundet sein. Fässer, in welchen Most und nicht vergohrener neuer Wein, sowie Fruchtsaft in gährendem Zustande versendet wird, dürfen indessen nicht luftdicht verschlossen werden, sondern müssen mit zweckmässigen Büchsen (Mostpfeifen), welche den Austritt der Luft aus den Fässern zulassen, versehen sein.

c) Leere Fässer etc., welche mit beizenden, ätzenden, scharfen oder übelriechenden Flüssigkeiten gefüllt gewesen sind, müssen äusserlich trocken und gehörig verschlossen sein.

d) Frische Fische in Eis werden nur in solcher Verpackung zur Beförderung angenommen, welche nach dem Ermessen der Güter-Expedition andere in denselben Wagen mitverladene Waaren gegen Beschädigung durch Nässe sicherstellt.

e) Gefüllte Säcke müssen mit Stricken, nicht etwa nur mit Strohseilen, fest und derartig zugebunden sein, dass ein zum Anfassen dienender Knopf gebildet wird.

f) Leere Säcke werden nur dann zur Beförderung angenommen, wenn die einzelnen Kolli an der Blume (Kropf) mit starker Schnur derart umwickelt sind, dass ein Heraus- oder Auseinanderfallen derselben verhindert wird, und dieselben mit Etiketten von Holz oder Pappe versehen sind, auf welchen in Uebereinstimmung mit dem Frachtbriefe die Bestimmungsstation deutlich angegeben ist. Ausserdem müssen die Etiketten oder die Colli selbst eine deutliche besondere Signatur tragen.

g) Die Signirung gefüllter Kartoffelsäcke muss auf einem am Kopfende des Sackes dauerhaft befestigten Holzetikett — nicht auf dem Sack selbst — angebracht werden.

h) Glaubersalzrückstände dürfen nur in dichten Fässern von festem Holz und mit solchen Umschliessungen aufgegeben werden, durch welche verhindert wird, dass durch die Erschütterungen beim Transporte ein Verstreuen des Inhalts durch die Fugen eintritt.

i) Unverpackte Gegenstände von Metall u. s. w. dürfen weder frisch getheert sein, noch kleben.

4. Die Bestimmung §. 47, Alinea 3 des Betriebs-Reglements, wird für alle Stückgüter durchgeführt, mit der Maassgabe, dass der Versender die Signirung mit der Bestimmungsstation zwar unterlassen darf, ohne dass die Annahme des Gutes desshalb verweigert werden soll, dass aber dann die Annahmestation gegen Erhebung einer in den betreffenden Localtarifen festgesetzten

Gebühr die Signirung in allen Fällen zu vervollständigen hat, in welchen dies nach der Beschaffenheit der Güter ohne besondere Schwierigkeiten ausführbar erscheint. Bei den in den Seehafenplätzen zum Versandt gelangenden Gütern besteht die Verpflichtung, die Güter mit der Bestimmungsstation zu signiren, jedoch nicht, soweit nicht die besonderen Bestimmungen einzelner Bahnen eine solche enthalten.

5. Die Aufgabe der nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Güter (§. 48, B. 1—4) als Bahnhofrestante-Güter ist nicht zulässig.

Auch diese Vorschriften scheinen ebenso, wie die oben in der Anmerkung citirten, durch concrete Fälle, also wahrscheinlich durch vorgekommene Anstände hervorgerufen worden zu sein, und wenn die deutschen Bahnen selbst das Bedürfniss gefühlt haben, bezüglich der Verpackung einzelne Beisätze zu den Bestimmungen des Betriebs-Reglements zu machen, so dürfte es wohl den Verhältnissen entsprechen und als ein billiger Wunsch entgegengenommen werden, dass das Betriebs-Reglement die Zusammenstellung und Verlautbarung derartiger Vorschriften anordnet, die Durchführung dieser Anordnung aber den einzelnen Bahnen, resp. Verbänden überlassen bleibt. Es wird dann Sache der Praxis, der Erfahrung, des Ausgleiches der Interessen sein, an den Detailvorschriften die nöthigen Correcturen vorzunehmen, bis sich endlich, sowie auf vielen anderen Gebieten des Transportwesens, auch in dieser Beziehung allgemein giltige und allgemein durchführbare Normen herausgebildet haben werden.

Diesen Erwägungen entsprang folgender Antrag, welcher von der Enquête zum Beschlusse erhoben wurde:

Alle Vorschriften, welche die ordnungsmässige Verpackung der Güter betreffen und einen Einfluss auf die Uebernahme (§. 47), Berechnung der Frachtgelder (§. 52) oder die Haftpflicht (§. 67) ausüben sollen, sind übersichtlich zusammen zu stellen und von Zeit zu Zeit zu ergänzen und zu veröffentlichen.

II. Capitel.

Die Aufdrückung des Expeditions-Stempels als Beweis des bereits erfolgten Abschlusses des Frachtvertrages.

Der Frachtvertrag wird durch die Ausstellung des Frachtbriefes und durch die zum Zeichen der Annahme erfolgende Aufdrückung des Expeditions-Stempels seitens der Absende-Station geschlossen. Die Aufdrückung des Expeditions-Stempels hat ohne Verzug nach geschehener Auflieferung des Gutes zu erfolgen. (§. 49 B.-R.).*) Nach §. 50, 2, Alinea 3 **) ist der Stempel der Absendestation (§. 49) auf Verlangen des Absenders in seiner Gegenwart aufzudrücken. Wenn der Absender es nicht verlangt, so wird der Stempel der Absendestation nicht in seiner Gegenwart, also auch nicht ohne Verzug, und in der Praxis manchmal erst den folgenden oder selbst den zweiten Tag aufgedrückt.

Dass die Unterlassung der sofortigen Aufdrückung des Expeditions-Stempels nebstbei eines jener kleinen Mittel ist, um die Lieferfrist zu verlängern, sei hier auch nur nebstbei bemerkt. Es unterliegt ja keinem Zweifel, dass dies ohne Wissen und Willen der Verwaltungen geschieht.

---

*) §. 49. Der Frachtvertrag wird durch die Ausstellung des Frachtbriefes seitens des Absenders und durch die zum Zeichen der Annahme erfolgende Aufdrückung des Expeditions-Stempels seitens der Expedition der Absendestation geschlossen. Die Aufdrückung des Expeditions-Stempels erfolgt ohne Verzug nach geschehener vollständiger Auflieferung des in demselben Frachtbriefe declarirten Gutes (cfr. §. 55, Alinea 2). Mit diesem Zeitpuncte ist der Frachtvertrag als abgeschlossen zu betrachten und gilt die Uebergabe des Gutes als geschehen.

**) §. 50, 2, Alinea 3. Auf Verlangen des Absenders ist der Stempel der Expedition der Absendestation (§. 49), welcher für das Datum der Aufgabe des Gutes allein maassgebend ist, in seiner Gegenwart dem Frachtbriefe aufzudrücken.

Bei der hier angeregten Frage handelt es sich nicht um eine Formalität, sondern um einen wichtigen Moment beim Abschluss des Frachtvertrages, weil der Frachtvertrag vor Aufdrückung des Stempels überhaupt nicht als abgeschlossen gilt und der Stempel der Absendestation überdies für die Berechnung der Lieferfrist maassgebend ist.

Der „Aufnahmsschein“ und selbst das „Duplicat des Frachtbriefes“ beweisen nach §. 50, 5 B.-R. eigentlich gar nichts, und man muss sich fast fragen, zu was sie überhaupt gegeben und mit je 9 kr. per Stück (4 kr. Bahngebühr, 5 kr. Stempel) bezahlt werden. Es ist ein anormales, rechtswidriges und bedenkliches Verhältniss, dass die Eisenbahn jene einzige Urkunde, welche eventuell gegen sie beweismachend ist, selbst und in der Regel in Abwesenheit des anderen Vertragstheiles finalisirt, ja dass der Aufgeber des Gutes von einem so wichtigen Bestandtheile des Vertrages, wie es das Datum und damit die Thatsache des Abschlusses überhaupt ist, gar nicht in Kenntniss gesetzt wird. Der Aufgeber kann sich auch gar nicht informiren, denn der Frachtbrief wird mit dem Gute fortgeschickt und dem Empfänger ausgeliefert. Erst durch diesen könnte der Versender das Datum des Expeditions-Stempels erfahren und controliren.

Würde der Eigenthümer eines Frachtgutes jederzeit die Aufgabe zur Bahn selbst besorgen können, so würde er ohne Zweifel auch nach seinem Rechte sehen und die sofortige Aufdrückung des Stempels verlangen. Der Eigenthümer eines Gutes kann jedoch aus bekannten Gründen die Aufgabe in der Regel nicht selbst besorgen. Aber auch die Bahnämter werden, zumal im Hinblicke auf die widerspruchsvollen Bestimmungen des §. 50, 2 B.-R. und §. 49 B.-R., der Vorschrift der Aufdrückung des Stempels ohne Verzug, nicht ohne gesetzliche Nöthigung entsprechen, weil sie mit Arbeiten überhäuft sind und weil es ihnen bequemer ist, einen Frachtbrief nach dem andern vollständig zu berechnen, ihn in sämmtlichen Rubriken auszufüllen und dann erst den Stempel aufzudrücken.

Eine wirksame Abhilfe kann nur darin bestehen, dass die Expedite der Absendestation verpflichtet werden, den §. 49 B.-R. stricte zu befolgen und den Stempel auch

dann sofort auf den Frachtbrief aufzudrücken, wenn dies vom Versender nicht ausdrücklich gefordert wird, sowie weiters, dass dies vor Ausfertigung des Aufgabs-Recepisses zu geschehen hat. Eine Verzögerung im Expeditionsdienste und in der Abfertigung der Parteien braucht dadurch nicht einzutreten, weil der Expeditions-Beamte vor Aufdrückung des Stempels nichts anderes zu constatiren hat, als die erfolgte Auflieferung, die anstandslose Uebernahme des Gutes und ausserdem die formelle Correctheit des Frachtbriefes und der einzelnen Ansätze der Partei (exclusive der Gewichts-Angabe). Die Instradirung und Gebührenberechnung braucht nicht vor Aufdrückung der Stempel zu geschehen, einerseits deshalb nicht, weil die Sendung zuerst übernommen und der Frachtvertrag perfect geworden sein muss, bevor eine Instradirung erfolgen und der Betrag der Frachtgebühren berechnet werden kann, und andererseits deshalb, weil die Fracht in der Regel nicht vom Absender, sondern vom Empfänger bezahlt wird, der Absender somit an der genauen Ziffer kein dringliches Interesse hat.

Auf den Fall des § 55 B.-R. (Einlagerung bis zur thunlichsten Verladung) könnte diese Vorschrift naturgemäss keine Anwendung finden. In solchen Fällen bekommt der Aufgeber aber auch kein eigentliches Aufgabs-Recepisse, sondern nur eine Empfangsbescheinigung über die Zulassung des Gutes zur Deponirung, und insofern für beide Zwecke bisher die gleiche Drucksorte verwendet wurde, müsste eben eine Aenderung eintreten.

Die vorgeschlagene Maassregel hat somit allerdings nicht den Vorzug, für alle Fälle auszureichen, sie vermehrt und vergrössert auch nicht einmal die handelsrechtlichen Ausprüche des Versenders gegenüber der Eisenbahn, und wenn das Datum des Aufnahmsscheines mit dem Datum des Expeditionsstempels auf dem Frachtbriefe in einem concreten Falle nicht übereinstimmen sollte, so würde doch immer nur das Datum auf dem Frachtbriefe maassgebend bleiben. Die vorgeschlagene Maassregel hat aber den grossen Werth, die Beweiskraft der Aufgabs-Recepisse zu vergrössern; denn, wenn der Expeditionsstempel vor Ausfertigung des Recepisses aufgedrückt werden soll, so begründet die Ausfolgung

des Recepisses die Vermuthung, dass die Aufdrückung des Stempels auf den Frachtbrief stattgefunden hat und ist desshalb sowohl für den Verfrächter wie für die Eisenbahn-Verwaltungen eine schätzbare Controle gegenüber ihrem Personale.

Den Eisenbahn-Verwaltungen ist auch der oben angedeutete Widerspruch zwischen §. 49 und 50 B.-R. durchaus nicht entgangen und sie haben es für räthlich befunden, den Gegenstand in einem Uebereinkommen zu behandeln, welchem, wenn wir nicht irren, alle Bahn-Verwaltungen beigetreten sind.

Dieses „Uebereinkommen der österr.-ungar. Eisenbahn-Verwaltungen rücksichtlich des Gütertransportes im Anschlussverkehre und des Reclamations-Verfahrens, giltig vom 1. Juni 1881“, enthält im §. 2 folgende Vorschrift:

„Die Aufdrückung des Expeditionsstempels erfolgt an der hiefür bestimmten Stelle (Innenseite „Stempel der Abgangsstation“) ohne Verzug nach geschehener vollständiger Auflieferung des im Frachtbriefe declarirten Gutes, eventuell im Falle der Einlagerung bis zur thunlichen Verladung im Sinne des §. 55 B.-R., sobald die Verladung thunlich geworden ist, unbeschadet der Haftung im Sinne des §. 64 al. 2. B.-R.“

Mit diesem Uebereinkommen ist der Gegenstand aber keineswegs erledigt. Das Uebereinkommen ist nur für den Anschluss-, den Verband-Verkehr giltig. Für den Verkehr auf den Strecken der einzelnen Bahnen ist das Uebereinhommen nicht giltig. Das Uebereinkommen verpflichtet weiters nur die Bahnen untereinander; aber der Verfrächter kann aus diesem Uebereinkommen keine Ansprüche gegen eine Eisenbahn ableiten. Schliesslich mangelt in dem Uebereinkommen die Executions-Clausel, nämlich die Bestimmung, dass das Aufgabs-Recepisse erst nach Aufdrücken des Stempels ausgefolgt werden darf. Ohne diese Bestimmung und überhaupt mit einer Vorschrift bloss für den internen Privatgebrauch der Bahnen, ist dem Publikum nicht gedient.

Der Wunsch der Enquête geht somit dahin, dass aus den §§. 49 und 50 B.-R. die den Stempel der Expedition der Absende-Station betreffenden Bestimmungen weggelassen werden und durch eine Bestimmung folgenden Inhaltes ersetzt würden: Der Stempel der Expedition der Ab-

sende-Station (§. 49) ist (den Fall der Einlagerung bis zur thunlichsten Verladung [§. 55] ausgenommen) ohne Verzug nach geschehener vollständiger Auflieferung in Gegenwart des Versenders und noch vor Ausfertigung des Aufgabs-Recepisses dem Frachtbriefe aufzudrücken.

Ein modificirter Antrag ging dahin, dass der Stempel zwar nicht vor Ausfertigung des Aufgabs-Recepisses auf den Frachtbrief aufgedrückt zu werden brauche; dass aber unbedingt auf das Recepisse genau derselbe Stempel abgedrückt werden müsse, wie auf den Frachtbrief. Bei den Vorberathungen wurde dieser Antrag aber wieder fallen gelassen, weil man besorgte, dass dann die Frachten-Aufgabs-Aemter eine Praxis einführen würden, nach welcher der Aufgeber bei der Aufgabe in der Regel gar kein Document erhalten und lediglich angewiesen werden würde, „später" das vorschriftsmässig abgestempelte Aufgabs-Recepisse abzuholen.

Die Enquête acceptirte desshalb nach eingehender Erwägung die in dem ersten Antrage enthaltene Modalität.

III. Capitel.

Beigabe eines eigenen Frachtbriefes für jeden Wagen.

Die gestellten Anträge wichen nur insoferne von einander ab, als ein Antrag im Allgemeinen den Wunsch aussprach, dass es gestattet werde, mehrere Wagen mit nur einem Frachtbriefe zu verfrachten, während der andere Antrag sachlich und quantitativ begrenzt war. Das Comité der Flachs-Interessenten wünscht nämlich, dass je drei Wagen Flachs mit nur einem Frachtbriefe aufgegeben werden dürfen. Man muss annehmen, dass drei Wagenladungen das durchschnittliche Quantum sind, in welchem Flachs bezogen wird. Wären diese drei Wagen nicht ein erfahrungsmässig ermitteltes Durchschnittsquantum, so würde der Ziffer drei überhaupt die innere Berechtigung fehlen und könnte man ebenso gut zwei oder vier Wagen sagen.

Das Betriebs-Reglement (§. 50, 1, Alinea 3) erhebt nicht directe die Forderung, dass für jeden Wagen ein eigener Frachtbrief beigegeben werden muss; es steht aber den Bahnen frei, für jeden Wagen einen Frachtbrief zu verlangen.*)

Die Praxis ist schwankend. Manche Bahnen verlangen für jeden Wagen einen Frachtbrief, manche verlangen ihn nicht, und manche verlangen ihn nur manchmal.

Es gibt Fälle, in welchen dieses Verlangen unbillig und überflüssig ist, so z. B. wenn es sich um ganze Züge eines einzigen Versenders an einen einzigen Adressaten in demselben Abgabsorte handelt. Directe unerfüllbar ist ein derartiges Begehren seitens der Eisenbahnen, wenn der Versender eine grosse Partie Güter auf einmal aufliefert,

*) §. 50, 1, Alinea 3. Bei Aufgabe von Wagenladungen kann der Versender verpflichtet werden, für jeden Wagen einen eigenen Frachtbrief dem Gute beizugeben.

dieselbe auch anstandslos übernommen werden kann; die Aufgabsstation aber selbst noch nicht weiss, in was für Wagen, resp. in Wagen von was für einer Tragkraft, sie die Sendung verladen wird. Der Versender kann das noch weniger wissen, als die Aufgabsstation; soll aber nichtsdestoweniger ausrechnen, in wie viel Wagen die Sendung untergebracht werden wird, damit er für jeden Wagen einen Frachtbrief vorlegen kann.

Abgesehen von solchen Ausnahmsfällen liegt die Beibringung separater Frachtbriefe für jeden Wagen fast ebenso im Interesse des Verfrächters, als der Eisenbahn.

Ist für mehrere Wagen nur ein Frachtbrief vorhanden, so wird das Personal gewiss trachten, die betreffenden Wagen in demselben Zuge neben einander zu belassen. Wird dann der Zug rangirt und es könnten noch ein oder zwei Wagen jener Sendung, von welcher für drei oder vier Wagen nur ein Frachtbrief vorhanden ist, mitgehen, so bleibt wirklich nichts übrig, als die ganze Sendung zurückzulassen und mit einem späteren Zuge zu expediren.

Weiters haben wir bekanntlich fast keine Hauptbahn, auf welcher nicht Strecken vorkommen, wo die Lastzüge entweder Vorspann nehmen oder gelegentlich einzelne Wagen zurücklassen müssten. Diese Wagen werden dann mit einem späteren Zuge befördert und wenn es sich in einem solchen (oder in einem ähnlichen) Falle um Wagen handelt, von denen für mehrere zusammen nur ein Frachtbrief ausgefertigt wurde, also für die zurückgebliebenen Wagen kein Frachtbrief vorhanden ist, so entstehen leicht Schwierigkeiten und Anstände, welche durch die gesammten Blanquett-, Stempel- und Schreibkosten von durchschnittlich zehn Kreuzer pr. Frachtbrief, reichlich aufgewogen worden wären. Ein solcher Mangel an Begleitpapieren kann nach der sehr richtigen Auffassung eines hervorragenden Commentators *) unter Umständen sogar dazu führen, dass derartige Güter als „herrenlos“ (im Sinne des Eisenbahn-Transportrechtes) behandelt werden.

---

*) Joseph Pollanetz, „Das Betriebs-Reglement für die österr. ungar. Eisenbahnen vom 1. August 1872“. Anmerkung zu §. 16.

Die Vertreter der böhmischen Braunkohlen - Industrie legten zwar auf den gestellten Antrag grosses Gewicht; aber man einigte sich doch in der Auffassung, dass es nicht möglich wäre, allen Bahnen vorzuschreiben, dass sie sich für Sendungen, welche aus mehreren Wagen bestehen, ausnahmslos immer mit nur einem Frachtbriefe begnügen müssen. Auch haben die Bahnen selbt an dem separaten Frachtbriefe für jeden Wagen kein materielles Interesse und wenn daher separate Frachtbriefe gefordert werden, so ist anzunehmen, dass dies im Interesse des Dienstes und der Ordnung geschieht. Man entschied sich deshalb für die Beibehaltung der jetzigen Fassung des §. 50; knüpfte aber daran den Wunsch, dass die Eisenbahn-Verwaltungen allgemein giltige Vorschriften veröffentlichen möchten, durch welche es nicht so, wie bisher, dem Belieben der Stationsbeamten überlassen wird, ob sie für jeden Wagen einen besonderen Frachtbrief fordern dürfen oder nicht. Es kann ja so schwer nicht sein, auch hierüber einige leitende Grundsätze aufzustellen.

IV. Capitel.

Instradirung durch die Versandt-Expedition.

Die Gruppe II, Comité 2 (Cellulose und Holzstoff) forderte, dass, falls die Angabe des Transportweges im Frachtbriefe fehlt, die Versandt-Expedition auf Gefahr des Absenders, den für den letzteren mit den geringsten Kosten verbundenen Weg zu wählen hätte. Das Betriebs-Reglement sagt, dass die Versandt-Expedition denjenigen Weg zu wählen hat, der ihr im Interesse des Absenders am zweckmässigsten erscheint.*)

Wenn der mit den geringsten Kosten verbundene Weg auch wirklich immer der im Interesse des Versenders zweckmässigste wäre, so wären der erwähnte Antrag und §. 50, 3, Alinea 3, identisch. Der Antrag geht aber augenscheinlich von einer anderen Voraussetzung aus. Wenn nunmehr die Gruppe IX zwischen diesen beiden Lesarten wählen soll, so wäre vielleicht doch auf die Beibehaltung des Betriebs-Reglements einzurathen, denn der kürzeste Weg ist im Eisenbahn-Verkehre nicht immer der billigste, und der billigste ist nicht immer der beste und zweckmässigste. Man braucht gerade nicht auf Grenzstationen hinzuweisen, wo man sich gelegentlich zu einem viel billigeren Frachtsatze verhelfen kann, wenn man ein Gut zuerst über die Grenze und von dort aus erst nach der inländischen Bestimmungsstation zurück dirigirt. Im Allgemeinen wird man durch die Benützung der kürzesten Wege nicht selten

---

*) §. 50, 3, Alinea 3. Führen vom Absendungs- nach dem Bestimmungsorte verschiedene Wege, so ist im Frachtbriefe neben der Adresse der Transportweg bestimmt anzugeben und muss dieser von Seite der Bahn eingehalten werden. Fehlt die Angabe des Transportweges, so wählt die Versandt-Expedition auf Gefahr des Absenders denjenigen Weg, der ihr in dessen Interesse am zweckmässigsten erscheint.

mancherlei Begünstigungen in Bezug auf Tarif, Lieferfrist u. s. w. verlustig und in solchen Fällen ist der etwas längere Weg gewiss vorzuziehen.

In erster Reihe ist es unstreitig Aufgabe des Kaufmannes und des kaufmännischen Personales selbst, die Tarife und überhaupt alle Transport-Chancen genau zu verfolgen und auszunützen. Auf den guten Willen, das officium boni viri der Eisenbahn-Beamten, wird man sich nie verlassen können und trotz alle Gesetze und Vorschriften wird der Eisenbahn-Beamte immer mehr die Interessen der Eisenbahn, als der Partei vertreten und fördern.

Häufig fehlt es übrigens den Beamten nicht am guten Willen, sondern an der genauen Kenntniss des Sachverhaltes.

Der Kaufmann befasst sich der Hauptsache nach mit bestimmten Waarengattungen und vorwiegend auch nur mit bestimmten Richtungen des Verkehrs. In der Kenntniss der in dieses Gebiet einschlägigen Verhältnisse ist er einem subalternen Eisenbahn-Beamten meist überlegen und kann daher dem letzteren manchmal, beim besten Willen, eine Instradirung als sehr zweckmässig, als dem Versender überaus nützlich erscheinen, welche thatsächlich verlorenes Geld und verlorene Zeit bedeutet. Weiters fehlen den Bahnbeamten für die Berechnung der billigsten Transportwege häufig gewisse Behelfe, wie z. B. die Kilometerzeiger ausländischer Bahnen, während sie durch die Instradirung nach Maassgabe der allgemeinen Andeutungen der Verband-Tarife die Interessen der Verfrächter wirklich am wirksamsten zu wahren glauben.

Indessen ist die ganze in Rede stehende Bestimmung des Betriebs-Reglements praktisch nicht viel werth. Um wirksam zu sein, müsste §. 50 in dem Sinne geändert werden, dass der Verfrächter unter allen Umständen die Frachtgebühr nur nach jenem allerbilligsten Satze zu bezahlen schuldig ist, welcher für den Verkehr zwischen der Aufgabs- und Bestimmungs-Station und für den beförderten Artikel überhaupt existirt. Es müsste der Eisenbahn die Haftpflicht für die Einhaltung dieser billigsten Gebühr auferlegt werden. Die Auferlegung einer solchen Haftpflicht

ist kaum zu verlangen und es fragt sich, ob sie nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen überhaupt gefordert werden kann. Der Bahnbeamte, mindestens der Beamte einer Privatbahn, ist zunächst kein Parteien-Vertreter, sondern der Vertreter der Interessen der Eisenbahn-Unternehmung. Aus öffentlichen Rücksichten werden jedoch den Eisenbahn-Verwaltungen durch das Betriebs-Reglement und andere Regierungs-Maassregeln bezüglich der ausschliesslichen Bedachtnahme auf ihre eigenen materiellen Interessen gewisse Beschränkungen auferlegt. An diese ist die Bahnverwaltung und ihre Organe gebunden. Ausserhalb dieser Beschränkungen ist sie eine auf Gewinn berechnete Unternehmung, die insbesondere auch die Concurrenz-Verhältnisse berücksichtigen muss.

Diese Concurrenz lässt sich nicht verbieten und man kann auch dem Bahnpersonale nicht befehlen, dass es zu Gunsten des Verfrächters — der ja im Uebrigen in der Lage wäre, sein eigenes Interesse wahrzunehmen und seine Sendung einfach selbst zu instradiren — zum Nachtheile der eigenen Gesellschaft ein Gut über eine Concurrenz-Linie dirigire. Eine derartige Zumuthung kann man an einen Beamten nicht stellen und wenn man sie stellt, so kann er sie nicht erfüllen, weil ihn ihre Erfüllung sein Brod kosten würde.

Wenn aber die Dinge so liegen, und sie liegen so, dass der Expeditions-Beamte, um die Interessen des Versenders am besten zu wahren, unter Umständen die Interessen seiner Gesellschaft vernachlässigen müsste, dann ist es ziemlich gleichgiltig, wie die betreffende Vorschrift des Betriebs-Reglements stylisirt ist. Ein wirksamer Schutz liegt doch nur darin, dass man die Instradirung nicht dem Expeditions-Beamten überlässt, sondern den Transportweg am Frachtbriefe selbst angibt.

Im Uebrigen ist die Frage wohl nur gelegentlich für Stückgut-Sendungen von Belang. Im handelsmässigen Verkehr mit grösseren Waarenmengen darf man als Regel annehmen, dass der Kaufmann lange vor der Uebergabe des Gutes an die Eisenbahn gewiss schon den billigsten Transportweg gesucht und die Waare darnach calculirt hat.

Für den Stückgüter-Verkehr entfallen aber ohnehin fast alle Tarif-Combinationen, Ausnahms-Tarife u. s. w., so dass durch eine geschickte Instradirung selten grosse Vortheile zu erlangen sind.

Der Antrag auf Aenderung des §. 50 fiel deshalb bei den Vorberathungen und auch im Plenum, wo er in Folge einer schriftlichen Eingabe eines Delegirten nochmals in Verhandlung gezogen werden musste.

V. Capitel.

Einführung ärarischer Frachtbriefe.

In unserem Eisenbahn-Verkehre sind gegenwärtig drei Gattungen von Frachtbriefen in Verwendung, eine Gattung, welche für Rechnung von Privaten (Kaufleuten, Industriellen, Spediteuren u. s. w.) gedruckt wird; eine Gattung, welche die Eisenbahnen drucken lassen und weiter verkaufen, und eine dritte, welche das Finanz-Ministerium durch Erlass vom 22. December 1876, R.-G.-B. Nr. 5 ex 1877, eingeführt hat.

Frachtbriefe dieser letzteren Gattung werden von den Bahnen und auch einzelnen, zum Verschleisse von Stempelmarken befugten Personen in Verkehr gebracht. Die Stempelmarken-Verschleisser sind aber nicht verpflichtet, diese Frachtbriefe zu führen und die meisten führen sie auch nicht, so dass z. B. das Brünner Stempelverschleiss-Amt für ganz Mähren (exclusive des Gödinger Verschleissbezirkes) im Jahre 1882 nur 6816 Frachtbrief-Formulare abgesetzt hat — Frachtbriefe für Frachtgut und Eilgut, solche zu je 1 kr. und solche zu 5 kr., alles zusammengenommen.

Mit jeder dieser drei Gattungen von Frachtbriefen sind gewisse Uebelstände verbunden.

Auf eigene Rechnung können sich wohl nur grosse Firmen, Spediteure u. s. w. Frachtbriefe drucken lassen. Der Preis solcher Blanquette, welche dann meist auch die Firma und andere (erlaubte) Beisätze enthalten, schwankt in Wien zwischen 5 und 6 fl. per 1000 Stück und in der Provinz stellt sich der Preis meist etwas höher. Diese Blanquette müssen einer Eisenbahn-Direction zur Aufdrückung des Control-Stempels vorgelegt werden*), durch welchen die Ueberein-

*) §. 50, 7. Frachtbriefe, welche nicht für Rechnung von Eisenbahn-Verwaltungen gedruckt sind, unterliegen behufs Feststellung ihrer Uebereinstimmung mit dem vorgeschriebenen Formulare der zuvorigen Stempelung seitens

stimmung derselben mit dem vorgeschriebenen Formulare bestätigt werden soll. Die Kosten des Transportes nach und von Wien für Zwecke dieser Abstempelung treffen den Eigenthümer der Frachtbriefe und ausserdem ist für die Abstempelung selbst eine Gebühr von 1 fl. per 1000 Stück zu entrichten. Für verdorbene Exemplare wird kein Ersatz geleistet. Solche Frachtbriefe sind aber nur für die Stationen jener Eisenbahn giltig, welche sie gestempelt hat, resp. sind in Orten, wo sich Stationen mehrerer Eisenbahnen befinden, die von einer Eisenbahn gestempelten Frachtbriefe auch von den anderen Eisenbahnen als giltig anzuerkennen. (§ 50, 8.)*)

Wenn jedoch eine Firma mehrere Niederlassungen hat und jede derselben liegt in dem Gebiete einer anderen Eisenbahn — ein Fall, der häufig vorkommt — so müssen die Frachtbriefe für jedes Bahngebiet einer anderen Eisenbahn-Direction zur Abstempelung vorgelegt werden und für jedes Bahngebiet muss die Firma einen besonderen Vorrath an Frachtbriefen führen.

Vor der Benützung des Frachtbriefes muss schliesslich auch noch die Stempelmarke zu 1 oder 5 kr. aufgeklebt werden, wobei jedes Uebersehen oder jede Nachlässigkeit eines Comptoiristen oder Magazinsdieners bei Aufklebung der Stempelmarken immer eine Gefällsstrafe zur Folge hat.

Der Vorgang ist somit ungemein complicirt und mit fortwährenden Anständen und Verdriesslichkeiten verbunden — abgesehen von den wirklich überflüssigen Auslagen für Controlstempel, Hin- und Herschicken u. s. w.

Die zweite Gattung Frachtbriefe sind solche, welche die Eisenbahnen für ihre Rechnung anfertigen lassen und dem Publikum verkaufen. Diese Frachtbriefe sind wohl bereits mit dem Controlstempel versehen; können aber eben desshalb nur in Stationen der betreffenden Bahn und der

---

einer der Verwaltungen, in deren Bereich sie in Gebrauch genommen werden sollen, gegen eine im Tarife festgesetzte Gebühr. Diese Stempelung kann verweigert werden, sofern nicht gleichzeitig mindestens hundert Frachtbriefe zu diesem Zwecke vorgelegt werden.

*) §. 50. 8. An Orten, wo mehrere Verwaltungen Güter-Expeditionen haben, sind die von der einen Verwaltung gestempelten Frachtbriefe auch von der anderen als giltig anzuerkennen.

Anschlussbahnen verwendet werden. Ihre Benützung ist somit desshalb; dann aber auch aus dem Grunde für das Publikum unvortheilhaft, weil die Bahnen die Gebühr für den Detailverkauf mit 2 kr. per Stück festgesetzt haben, was viel zu theuer ist. Diese Frachtbriefe sind übrigens einigermaassen aus dem Verkehre getreten und an ihrer Stelle werden seitens der Bahnen solche Frachtbriefe verkauft, welche das k. k. Finanz-Ministerium erzeugen lässt. In diese letzteren Frachtbriefe ist jedoch der Stempel von 1 resp. 5 kr. bereits eingedruckt und dieselben kosten somit 3 und 7 kr. — 2 kr. für das Blanquett und 1 resp. 5 kr. ärarischer Stempel. Diese Frachtbriefe sind auf allen österreichischen Eisenbahnen giltig und haben den grossen Vortheil, dass bei ihrem Gebrauche die Verurtheilung zu Gefällsstrafen nicht zu befürchten ist. Aber der Preis von 2 kr. per Frachtbrief ist bei grossem Bedarfe für den Verfrächter viel zu hoch und ist es von den Bahnen, die diese Frachtbriefe zum Preise von $^1/_2$ kr. vom Aerar beziehen und in Folge der Finanz-Ministerial-Verordnung vom 29. December 1876, Z. 33.141, auch noch eine $1^1/_2$%ige Verschleiss-Provision von dem Betrage der Stempeln beziehen, ein Unrecht, beim Wiederverschleisse einen so hohen Nutzen zu nehmen.

Rechnet man zu dem allen hinzu, dass die Fälschung der Eisenbahn-Controlstempel gewerbsmässig in eigenen Druckereien betrieben wurde, man somit beim Ankaufe von Frachtbriefen auch noch Vorsicht anwenden muss, um nicht betrogen zu werden, so erscheint die ganze gegenwärtige Organisation bezüglich der Erzeugung und des Verschleisses von Frachtbriefen als eine durchaus unzweckmässige.

Der Grossindustrielle, der Kaufmann und der Spediteur sind noch einigermaassen in der Lage, sich zu schützen; doch auch sie haben mit Umständlichkeiten wegen des Controlstempels u. s. w. zu kämpfen. Die Möglichkeit, Frachtbriefe im Grossen für sich anfertigen zu lassen, geht indessen in den gewerblichen Kreisen nicht sehr weit herunter und für diese kleineren Gewerbetreibenden, dann für die ganze nicht kaufmännische Bevölkerung ist in keiner Weise vorgesorgt.

In Wien hat man vielleicht keine Vorstellung, wie primitiv die Verhältnisse in der Provinz sind. In Brünn sind ausserhalb der beiden Eisenbahnstationen nur noch zwei Verkaufsstellen, wo man Frachtbriefe en gros vorräthig findet und nur in wenigen einzelnen Gewölben werden sie en detail verkauft. Der Preis beträgt wohl nominell 2 kr. per Stück; aber es werden auch 10 kr. per Stück und noch mehr gefordert.

Auf dem flachen Lande befasst sich gar Niemand mit dem Verschleisse von Frachtbriefen und gibt es ganze Gerichtsbezirke, in welchen nicht ein einziges Eisenbahnfrachtbrief-Formular aufzutreiben ist. Ich habe mich im Laufe des Sommers in zwei Gerichtsbezirken, welcher jeder nur eine Stunde von einer Eisenbahn entfernt liegen, persönlich davon überzeugt. Beide Bezirke haben einen ziemlich lebhaften, durch regelmässige Botenfahrten unterhaltenen Frachtenverkehr mit der Eisenbahn und ist man jetzt genöthigt, die Güter ohne Frachtbrief auf die Eisenbahn zu schicken. Der Versender kaun natürlich nicht immer mitfahren, die Kutscher und Boten sind vielfach des Schreibens unkundig, und so besorgen die Magazineure der Bahnen die Ausfertigung der Frachtbriefe für 10 bis 20 kr.

Es liegen aber auch Fälle vor, wo die Magazineure dem Gut 50 bis 60 kr. nachgenommen und hiefür absolut nichts anderes geleistet haben, wie die Beschaffung und Ausfertigung des Frachtbriefes*).

Es sind somit mannigfache Uebelstände vorhanden, deren baldigste Beseitigung anzustreben wäre. Der grosse Verfrächter wünscht die Beseitigung des Controlstempels und seiner Consequenzen, sowie einen wirksamen Schutz gegen die Anstände bei aufgeklebten Stempelmarken. Der kleine Verfrächter wünscht Frachtbriefe zu einem mässigen, fixen Preise, die er sich zu jeder Zeit und an jedem Orte leicht verschaffen kann.

*) Die Südbahn hebt tarifmässig nur 4 kr. für Frachtbrief nebst Ausfertigung desselben durch die Station ein. Die anderen Bahnen haben meines Wissens für die Ausfertigung der Frachtbriefe durch bahnamtliche Organe keinen Tarif.

Die wirksamste Abhilfe gegenüber diesen Uebelständen bestände eigentlich in der allgemeinen und ausschliessenden Einführung ärarischer Frachtbriefe mit eingedrucktem Stempel. Das entspräche einerseits der Thatsache, dass das Frachtbriefwesen durch die Vorschreibung eines gemeinschaftlichen Formulars und die Behandlung aller einschlägigen Bestimmungen in dem Betriebs-Reglement, also einer Ministerial-Verordnung unter staatliche Controle gestellt wurde und die Frachtbriefe öffentliche Urkunden geworden sind, andererseits beansprucht der Staat einen Stempel von 1 resp. 5 kr. für jeden Frachtbrief, was gegenüber dem inneren Werthe von Papier und Druck so bedeutend ist, dass das Finanz-Aerar füglich mit dem Stempel auch das Blanquett liefern könnte, sowie seinerzeit zu allen Stempeln das Papier gratis geliefert wurde.

Bei einer solchen Einrichtung würden aber die grossen Verfrächter genöthigt werden, ganz namhafte Beträge in gestempelten Frachtbriefen zu investiren und ca. 56 fl. für je 1000 Frachtbriefe im Vorhinein auszulegen, während sie jetzt nur ca. 6 fl. im Vorhinein auslegen und die 5 kr. Stempel nach Bedarf kaufen und verwenden. Sehr gross ist übrigens die Differenz resp. Ersparung hierbei eigentlich doch nicht, denn eine Firma, die Frachtbriefe zu Tausenden kauft, kauft auch die Stempel zu 5 kr. nicht stückweise, sondern in Partien von kaum weniger als 10 bis 20 fl. ein.

Besonders empfindlich würden somit die grossen Verfrächter durch die allgemeine Einführung gestempelter Frachtbriefe eigentlich auch nicht getroffen werden; aber der vorgeschlagene Ausweg, dass es ihnen freistehen soll, gestempelte oder ungestempelte Frachtbriefe zu beziehen, dürfte gewiss mehr Anklang finden. Dagegen erscheint es recht und billig, dass den grossen Verfrächtern, wenn sie dennoch die Frachtbriefe in Partien zu 1000 Stück kaufen und dabei den Stempel antecipando bezahlen wollen, auch wieder ein Vortheil zugewendet werde und dieser dürfte mit der üblichen Provision für Stempel-Verschleisser, nämlich 1½ Perc. des Stempels, kaum zu hoch angeschlagen sein.

Die Eisenbahnen beziehen, wie oben bemerkt, dieselbe Provision thatsächlich auch jetzt schon.

Der Preis von 5 fl. für 1000 Frachtbriefe ist allerdings etwas niedriger, als er sich gegenwärtig inclusive Control-Stempel und Firmadruck herausstellt; die Erzeugung der ärarischen Frachtbriefe wird aber dann in so grossem Maassstabe betrieben werden*), dass es nach der Meinung von Sachverständigen möglich ist, diesen Preis zu erzielen. Auf diese Weise würde sich der Preis eines Eisenbahn-Frachtbriefes ganz allgemein mit ½ kr., also mit demselben Betrage beziffern, welcher gegenwärtig auch für Post-Frachtbriefe gefordert wird, jedoch mit dem Unterschiede, dass bei diesem Preise von 5 fl. per 1000 Stück der Druck der Firma und anderer Bemerkungen am Eisenbahn-Frachtbriefe inbegriffen ist und nicht separat bezahlt zu werden braucht.

Im Detail-Verkaufe wird der Vortheil für das Publicum noch viel grösser sein, indem dann der Frachtbrief nur ½ kr. kosten wird, während er jetzt — mindestens — 2 kr. kostet. Ausserdem würden die Frachtbriefe bei allen Postämtern und Stempel-Verschleissen zu haben sein, ohne dass man auf die Bahnen und andere die Frachtbriefe vertheuernde Zwischenhändler angewiesen ist.

Im Laufe der Berathungen wurde auch der Wunsch angeregt, dass die Regierung, wenn sie überhaupt auf den Vorschlag der Enquête eingehen sollte, die Frachtbriefe nicht ausschliesslich durch die k. k. Staatsdruckerei erzeugen lasse, weil sie bei den Privatdruckern gewiss günstigere Bedingungen erzielen würde. Der Vorschlag erscheint, namentlich auch im Interesse der Privat-Druckereien, empfehlenswerth. Die Anfertigung der Frachtbriefe ohne dem ärarischen Gebührenstempel ist ganz unverfänglich; aber auch die Anfertigung von Frachtbriefen mit dem Gebührenstempel könnte einzelnen vertrauenswürdigen Privat-Druckereien in Wien und einigen Landeshauptstädten übertragen werden, weil es ja der Regierung unbenommen bleibt, in solchen Druckereien dieselben Controlmassregeln anzuwenden, welche in der Staatsdruckerei angewendet werden.

*) Wien allein verbraucht dem Vernehmen nach jährlich ca. 1 Million Eisenbahn-Frachtbriefe.

Der angenommene Antrag wurde folgendermaassen stylisirt:

Die Feststellung der Uebereinstimmung eines Frachtbriefes mit dem von der Regierung in dem Betriebs-Reglement vorgeschriebenen Formulare ist Sache der Regierung und hat die Regierung dafür Sorge zu tragen, dass die Eisenbahn-Frachtbriefe an allen Orten der Monarchie (auch dort, wo sich keine Eisenbahn-Station befindet), in derselben Weise in Verschleiss gesetzt werden, wie die Postfrachtbriefe.

Es steht dabei Jedermann frei, auf diesen Frachtbriefen nachträglich seine Firma und Adresse, die Adresse des Empfängers, den Inhalt der Sendung und die gesetzlich oder reglementarisch zulässigen Erklärungen mittelst Druck, Lithographie, Stampiglirung oder in anderer Weise anzubringen.

Protokollirte Firmen geniessen den Vorzug, dass sie Frachtbriefe, auf welchen derartige Beisätze nach ihren Angaben gedruckt sind, bei jedem k. k. Postamte oder Stempelverlage, jedoch nicht in Partien unter 1000 Stück, bestellen können und es ihnen überlassen bleibt, die Frachtbriefe mit oder ohne dem gesetzlichen Stempel von 1, resp. 5 kr. zu beziehen. Im Falle sie gestempelte Frachtbriefe beziehen, gebührt ihnen eine Provision von $1^1/_2$ Perc. des Stempelbetrages.

Die Frachtbriefe sollen (exclus. Stempel) im Einzelnverschleiss nicht mehr als $^1/_2$ kr. per Stück, die mit vorgedruckten Beisätzen nicht mehr als 5 fl. per 1000 Stück kosten.

VI. Capitel.

Publication der Gütertarife durch die Eisenbahnen.

Das Betriebs-Reglement fordert im §. 52 die Publication der Tarife der einzelnen Bahnen, enthält aber bezüglich der Form und des Zeitpunctes der Publicationen keine Vorschriften.*)

Diesem Umstande entsprang ein Antrag des Inhalts, dass bei allen Tarifen eine angemessene und gleichförmige Promulgationsfrist eingehalten werden solle.

Wenn die Promulgation in concreten Fällen gar nicht stattgefunden haben sollte, so wäre weniger das Betriebs-Reglement, als der §. 7 der kais. Verordnung vom 16. November 1851, Nr. 1 R.-G.-Bl. für 1852, nämlich der eigentlichen Eisenbahnbetriebs Ordnung verletzt worden und dürfte zur Behebung solcher Uebelstände eine einfache Anzeige an die General-Inspection genügen.

§. 7 der Eisenbahnbetriebs-Ordnung besagt:

„Aenderungen . . . . der Tarife . . . . . . sind 14 Tage früher, als sie in Wirksamkeit zu treten haben, zur öffentlichen Kenntniss zu bringen.“

Als dann die Bahnen diese Vorschrift in ihrer Weise interpretirten, erschien ein Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 16. December 1876, Z. 31.434, folgenden Inhalts:

„Um jede Verschiedenheit in der Auslegung des §. 7, insbesondere in Bezug auf Tarife, künftighin zu vermeiden, finde ich mich bestimmt, anzuordnen, dass bei Neueinführung oder Aenderung von Tarifen nicht nur die Ankündigung derselben mittelst Annonce in öffentlichen Blättern und durch

---

*) §. 52, 1. Solange und soweit keine gemeinschaftlichen Frachttarife publicirt sind, wird die Fracht nach den aus den publicirten Tarifen der einzelnen Bahnen, beziehungsweise der Verbände zusammenzustossenden Beträgen berechnet.

Anschlag in Stationen längstens 14 Tage früher, als die neuen Tarife in Wirksamkeit zu treten haben, zu erfolgen hat, sondern dass zum gleichen Termine auch die bezüglichen Tarifbücher-Nachträge bei den betreffenden Stationen sowohl, wie auch im Centrale der Verwaltung zur Einsicht und zum Bezuge durch das Publicum bereit zu halten, ausserdem aber in der vorgeschriebenen Anzahl von Exemplaren der k. k. General - Inspection der österr. Bahnen vorzulegen sind.

Letztere Behörde wird gleichzeitig angewiesen, den Giltigkeitstermin jedes Tarifes vom Tage dieser Vorlage ab strenge zu bemessen und bei vorkommender Verspätung die Hinausschiebung desselben um die Zeit der Verzögerung anzugeben." *)

Für die Publication im Allgemeinen ist somit entsprechend gesorgt. Was jedoch vielseitig und wiederholt gefordert wurde, ist eine Verlängerung des Termines, nach dessen Ablauf die ordnungsmässig publicirten Tarife in Anwendung gebracht werden dürfen. Gerade gegen diese Forderung nach Verlängerung des 14tägigen Publications-Termines ensteht aber eben jetzt ein wichtiges Bedenken.

Es wird die allmälige Abschaffung der Refactien angestrebt und an ihre Stelle sollen (und müssten wohl) Ausnahmstarife treten, die dann, sowie alle anderen Tarife ordnungsmässig zu publiciren wären. Bezüglich dieser oft

---

*) Im Zusammenhange mit dieser Vorschrift stand ein Einschreiten der Brünner Handels- und Gewerbekammer vom 29. Juni 1881, Z. 1742, in welchem das Ersuchen ausgesprochen wurde, den Bahnen zu untersagen, dass sie die Tarife für Rüben, Zucker, Gerste und Malz im Laufe der Zucker-, respective Mälzerei-Campagne ändern, weil dies grosse Störungen verursachen würde. Die Eisenbahnen können die Tarife, wenn sich die Nothwendigkeit dazu herausstellt, vor Beginn der Campagne revidiren, wenn aber die Campagne einmal begonnen hat, kann die Aenderung der Eisenbahn-Tarife einzelnen Fabriken unter Umständen grosse Verluste zufügen. Man braucht nur auf den sehr häufigen Fall Bedacht zu nehmen, dass eine grössere Lieferung von Rüben unter Voraussetzung gewisser Frachtsätze ein Rendement bietet, während es bei erhöhten Frachtsätzen nicht mehr möglich ist, diese Rüben zu beziehen. Hierauf erwiderte das k. k. Handelsministerium mit Erlass vom 23. Juli 1881, Z. 20.698, dass es sich bestimmt gefunden habe, die Conferenz der Directoren der österr. Eisenbahnen von diesem Wunsche der Handels- und Gewerbekammer in Kenntniss zu setzen.

durch unvorhergesehene, dringliche Ereignisse oder nur vorübergehende Geschäfts-Conjuncturen veranlassten Ausnahmstarife würde eine längere Promulgationsfrist nicht nur den Bahnen Schwierigkeiten bereiten, sondern sie würde manchmal den Nutzen solcher Ausnahmstarife für die Industrie und den Handel ganz in Frage stellen.

Solche Ausnahmstarife müssen, um ihren Zweck zu erfüllen, möglichst rasch in Anwendung gebracht werden können.

Allerdings ginge es an, für Ausnahmstarife eine specielle abgekürzte Promulgationsfrist eintreten zu lassen. Eine solche exceptionelle Frist wäre aber doch bedenklich und würde einem alten Unfuge eine neue Thüre eröffnen. Die Bahnen könnten dann manche Tarife zuerst als Ausnahmetarife publiciren, um sie recht rasch in Wirksamkeit zu setzen und mittlerweile würden sie die Zeit gewinnen, um sie als gewöhnliche Tarife einzuführen.

Ich war desshalb anfänglich der Meinung, dass es überhaupt nicht möglich wäre, auf eine Aenderung der bestehenden Publicationsfristen einzurathen.

Die Debatte hat jedoch eine neue, sehr richtige Auffassung zu Tage gefördert, in Folge welcher ich mich zur Einbringung des folgenden Antrages entschloss, welcher auch angenommen wurde:

„Erhöhungen der Gütertarife sind mindestens sechs Wochen früher, als sie in Wirksamkeit zu treten haben, zur öffentlichen Kenntnis zu bringen.“

Dieser Beschluss ist jedoch nicht als eine Aenderung des Betriebs-Reglements, sondern als ein Amendement zum §. 7 des Gesetzes vom 16. November 1851 gedacht.

Bei der Fassung dieses Vorschlages ist der Conflict der Interessen zwischen Normaltarif und Ausnahmstarif, resp. Refactie beseitigt, denn der Ausnahmstarif, resp. die Refactie, ist keine Erhöhung, sondern eine Herabsetzung des Gütertarifes.*) Die Ausnahmstarife würden somit durch die Verlängerung der Publicationsfrist nicht betroffen.

---

*) Ganz exceptionell ist der Ausnahmstarif der Staatseisenbahn für die Beförderung der Kohle von Segen-Gottes nach Brünn, höher als der Normaltarif. Dieser Fall dürfte übrigens kaum bei einer zweiten Bahn bestehen oder je vorgekommen sein.

Ist das Bedenken bezüglich der Ausnahmstarife aber behoben, dann ist nicht zu verkennen, dass der Termin von 14 Tagen für Erhöhungen von Gütertarifen wirklich zu kurz ist und Erhöhungen, die schon nach 14 Tagen in Kraft treten, sehr oft den Handel und die Industrie um viel grössere Beträge beschädigen können, als der Nutzen ausmacht, welchen die Eisenbahn effectiv erzielt. Es ist wiederholt auf die Aehnlichkeiten zwischen den Eisenbahntarifen und den Eingangszöllen hingewiesen worden und die moderne Verkehrs- und Handelspolitik pflegt auch grundsätzlich die Zölle und die Eisenbahntarife in ihrem Zusammenhange zu erwägen und zu berücksichtigen. In welche Lage würde man aber Industrie und Handel bringen, wenn die Erhöhung von Zöllen regelmässig schon nach 14 Tagen in Kraft treten dürfte. Der durchschnittliche Termin für die Inkraftsetzung von Zollerhöhungen ist 6 Monate und nur in ganz exceptionellen Fällen (z. B. bei Kampfzöllen u. dgl.) wurden die Termine wesentlich kürzer bemessen. Das rasche Inslebentreten der Eisenbahntarif-Erhöhungen ist somit für Industrie und Handel wirklich gefährlich und eine Verlängerung der Publicationsfrist wäre zu befürworten, soweit dies mit den Interessen der Eisenbahnen halbwegs vereinbar ist. Die Interessen der Eisenbahnen dürften übrigens meines Erachtens durch eine selbst wesentliche Verlängerung der Publicationsfristen nicht geschädigt werden. Im Verkehre auf der eigenen Strecke trachten alle Bahnen die Tarife möglichst zu stabilisiren. Jede Aenderung verursacht Auslagen und was noch schlimmer ist: Störungen. Treten Uebelstände zu Tage, so müssen die Bahnen zwar auf die Beseitigung bedacht sein; aber diese Wahrnehmungen drängen sich nicht so plötzlich auf und der Nachtheil, welcher der Bahn aus bestehenden Tarifen erwächst, ist nicht so gross, dass die Bahnen nicht auch länger als 14 Tage bis zur Durchführung der geplanten Aenderung warten könnten. Eine Frist von 6 Wochen würde den Bahnen kaum einen wesentlichen Schaden zufügen.

Wesentlicher und wichtiger sind Aenderungen im Verbandsverkehre. Gerade diese vollziehen sich aber am lang-

samsten, brauchen die längste Vorbereitung und die längste Zeit zur Durchführung. Die definitive Abmachung findet meist auf Conferenzen von Oberbeamten statt und im Vergleiche mit den langen Fristen, welche nothwendig sind, um solche Tarife überhaupt zu erstellen, kommt eine etwas längere Publicationsfrist nicht mehr in Betracht. Sehr oft wird es möglich sein, die Vorbereitungen und Conferenzen in dem Maasse zu beschleunigen, dass trotz der längeren Publicationsfrist das Inslebentreten neuer Tarife durchschnittlich in denselben Zeiträumen erfolgen kann, wie gegenwärtig. Wenn diese Erwägung aber auch nicht Platz griffe, so müsste man dennoch auf eine Verlängerung des Kundmachungstermines für Tarife im Verbandsverkehre plaidiren, weil durch solche Tarife auch meist ein weit grösserer Interessentenkreis, oft sogar die Industrie eines ganzen Staates tangirt wird, und so grossen und schwerwiegenden Interessen sind die Bahnen auf alle Fälle die weitestgehenden Rücksichten schuldig.

Im Zusammenhange mit der Frage der Verlängerung der Publicationsfristen steht auch die Frage, ob die Bahnen von Gesetzes wegen (also abgesehen von dem Erlasse der k. k. General-Inspection vom 21. September 1879 Z. 10292, welcher Erlass, um wirksam zu sein, eben auch wieder auf das Gesetz zurückgeführt werden müsste) bei Ausserkraftsetzung einer auf unbestimmte Zeit oder Widerruf gewährten Refactie gleichfalls an die 14tägige Publicationsfrist gebunden sind. Die Bahnen haben dies vielfach in Abrede gestellt; aber der geltend gemachte Grund ist doch nur ein Scheingrund.

Dem Sinne und der Tendenz nach liegt in Fällen der Nicht-Publication meines Erachtens eine Gesetzesverletzung, eine Verletzung des §. 7 des Gesetzes vom 16. November 1851 vor. §. 7 spricht allerdings nur von Aenderungen der „Tarife" und eine Refactie ist — scheinbar — kein Tarif.

In Wahrheit ist die Refactie aber dennoch ein Tarif, und zwar ein solcher, der ausnahmsweise und bedingungsweise an die Stelle des Normaltarifes tritt.

Dieser Normaltarif wird durch die Refactie ausnahmsweise und unter gewissen Bedingungen ausser Wirksamkeit gesetzt — er hört de facto während der Giltigkeit des Refactiesatzes zu bestehen auf, es wird also entschieden an den Sätzen des Tarifes etwas geändert. Wird dann der Refactiesatz aufgehoben, so tritt der suspendirt gewesene Theil des Tarifes wieder in Wirksamkeit und der Effect einer solchen Maassregel ist genau, ziffermässig genau, derselbe, wie wenn der Tarif nicht bestanden hätte und nun erst neu eingeführt worden wäre.

VII. Capitel.

Nebengebühren.

(Vergütung für besondere, im Tarife vorgesehene Leistungen.)

Den unmittelbaren Anlass zur Discussion über Nebengebühren gab die sogenannte Manipulationsgebühr.

Alle Bahnen heben eine solche Manipulationsgebühr ein und keine gibt in ihrem Tarife an, was sie unter Manipulationsgebühr versteht und was sie für dieselbe leistet.

Die meisten Bahnen begnügen sich, zu sagen: „Der Transportgebühr wird in allen Fällen eine Manipulationsgebühr zugeschlagen.“ Die Südbahn geht ein wenig weiter und sagt: „Die Manipulationsgebühr, welche auch die Gebühr für das Auf- und Abladen der Güter auf die und von den Eisenbahnwaggons in sich begreift, beträgt .....“.

Somit wäre in dem Falle der Südbahn die Auf- und Abladegebühr ein Bestandtheil der Manipulationsgebühr und wenn es dann in dem Tarife weiter heisst: „Versender oder Empfänger, welche das Auf-, resp. Abladen ihrer Sendungen selbst besorgen, haben hiedurch keinen Anspruch auf Ermässigung der Manipulationsgebühr“, so bezahlen sie einen Theil der Manipulationsgebühr, ohne dass die Bahn für diese Gebühr etwas leistet. Eine „Vergütung für besondere im Tarife vorgesehene Leistungen“ ist die Manipulationsgebühr somit nicht immer und nicht unbedingt.

Dadurch wird die Frage begründet, was denn die Manipulationsgebühr, theoretisch, überhaupt sei. Historisch soll sie sich aus der allgemeinen Assecuranz- und der Abladegebühr entwickelt haben. Als dann diese beiden, u. z. die erstere als unzulässig, abgeschafft wurden, wurde dieselbe Gebühr als Manipulationsgebühr nach wie vor eingehoben. Beim Auf- und Abladen findet wenigstens noch eine Verrichtung

statt, die man allenfalls als Manipulation bezeichnen könnte. Wenn aber nicht auf- und abgeladen wird (wie bei den meisten Gütern der Wagenladungsclassen und in der Regel auf den Zwischenbahnen), dann ist der Hinweis auf eine angebliche Manipulation eine Unwahrheit. In letzterer Zeit wurde das, was die meisten Bahnen unter dem Titel: „Manipulationsgebühr" einheben, auch als „Expeditionsgebühr" bezeichnet. Diese Bezeichnung hat den Vorzug grösserer Aufrichtigkeit. Expedirt müssen die Güter in der That werden.

Es müssen aber auch noch viele andere Verrichtungen vorgenommen werden, bevor der Frachtvertrag auf Seite der Eisenbahn erfüllt ist, und wenn den Bahnen, auch nur principiell, das Recht eingeräumt werden wollte, für jede einzelne Leistung, aus welchen sich die Gesammtleistung zusammensetzt, eine besondere Gebühr einzuheben, so liessen sich alle staatlichen Vorschriften über das Tarifwesen und auch die Controle der Eisenbahnbehörde leicht umgehen. Es könnte dann jede Bahn nach Belieben eine oder die andere nothwendige Leistung unter den Begriff der Transportgebühr subsummiren, während eine andere Bahn dieselbe Leistung nicht in den Transport einbegreift und für sie eine Nebengebühr einhebt.

Hätte man sich von allem Anfange an an die gerade in diesem Punkte sehr klaren Vorschriften des Betriebs-Reglements*) gehalten, welches nur zwei Kathegorien von Gebühren kennt, nämlich erstens die Frachtvergütung und zweitens Vergütungen für besondere (also im Tarife zu specificirende) Leistungen, so hätte das Uebel nie den jetzigen Umfang erreichen können. Die etwas mysteriöse Manipulation, die Expedition, das Ueberladen auf einen anderen Wagen, die allgemeine Assecuranz und dergleichen sind keine besonderen Leistungen. Das sind Leistungen, die mit dem Wesen des Frachtgeschäftes nothwendig zusammenhängen, ohne die der Transport nicht bewerkstelligt werden kann. Für solche regelmässige Leistungen müssen die Eisenbahnen

*) §. 52. Ausser den in den Tarifen angegebenen Sätzen an Frachtvergütung und an Vergütung für besondere im Tarife vorgesehene Leistungen darf nichts erhoben werden.

die Bedeckung in den Tarifen finden, und es ist kaum anzunehmen, dass sie bei Calculation derselben auf die nothwendigen Bestandtheile der Selbstkosten vergessen sollten. Durch Nebengebühren darf sich die Bahn nicht für Kosten des Transportes erholen und die Meinung vieler Juristen geht auch wirklich dahin, dass die Manipulationsgebühr in gewissen Fällen nicht klagbar wäre.

Der Betrag der fraglichen Gebühr (2 bis 5 kr. per 100 Kg.) wäre als Simplum noch nicht so fühlbar gewesen, mindestens hätte er den allgemeinen Unwillen nicht in so hohem Grade hervorgerufen, wie sich dies in der Enquête gezeigt hat. Es ist aber beim Simplum nicht geblieben. Die Manipulationsgebühr wurde von jeder Verwaltung, deren Strecke das Gut passirte, separat eingehoben und gewisse Bahnen haben die sogen. Manipulationsgebühr sogar für jede ihrer einzelnen Linien abgesondert eingehoben. So wurde die Gebühr sehr empfindlich und erst in allerneuester Zeit hat die Verwaltung der Staatsbahnen für ihre Linien das üppig wuchernde Bäumchen der Manipulationsgebühr etwas zurückgeschnitten. Das ziffermässige Ausmaass der Gebühr gehört wohl nicht in den Rahmen des Betriebs-Reglements, musste aber hier erwähnt werden, um zu zeigen, dass es sich nicht nur um eine Rechtsverletzuug, sondern um eine beträchtliche Vertheuerung des Eisenbahntransportes handelt, welche behoben würde, wenn die Bahnen zur strengen Interpretation des §. 52 B.-R. zurückkehren.

Die Tarif-Enquête fasste dessalb folgende Resolution:

Für solche Leistungen, welche mit dem Eisenbahntransporte allgemein und nothwendig verbunden sind, dürfen keine separaten Gebühren (Nebengebühren für besondere Leistungen) eingehoben werden.

Vielleicht könnte diese Resolution in dem künftigen Betriebs-Reglement Raum finden; was aber sofort zur Lösung der Streitfrage und zur Behebung der so zahlreich erhobenen, begründeten Beschwerden geschehen könnte, wäre, dass die Regierung den §. 52 bezüglich der Nebengebühren authentisch interpretirt, d. h. dass sie erklärt, *welche Leistungen* ihres Erachtens mit dem Transporte

von Gütern allgemein und nothwendig verbunden sind, für welche also die Vergütung zugleich mit der Frachtgebühr und durch diese entrichtet wird. Für solche Leistungen darf dann natürlich eine Nebengebühr nicht mehr eingehoben werden. Vom Rechtsstandpuncte, vom Standpuncte des Betriebs-Reglements, ist es gar nicht ausgeschlossen, dass eine oder die andere Leistung, welche die Bahnen jetzt unter dem Titel der Manipulationsgebühr prästiren, seitens der Regierung nicht als ein nothwendiger integrirender Bestandtheil des Eisenbahn-Transportgeschäftes und der Transport-Leistung aufgefasst wird. Für solche speciell zu bezeichnende Leistungen können dann die Bahnen ohne Weiteres eine Nebengebühr einheben. Die jetzige Manipulationsgebühr involvirt aber nicht nur desshalb eine Verletzung des Betriebs-Reglements, weil sie zum Theile keine Nebengebühr (vielmehr eine Tarifgebühr) ist, sondern auch deshalb, weil die Bahnen in den Tarifen nicht angeben, für welche besonderen Leistungen sie die Manipulationsgebühr einheben und — wie das oben am Beispiele der Südbahn gezeigt wurde — indirect sogar eingestehen, dass sie die Manipulationsgebühren zum Theile auch für nicht geleistete Leistungen beanspruchen

---

VIII. Capitel.

Ueberlastung der Eisenbahn-Waggons.

In der Regel soll ein Wagen nicht über die indicirte Tragfähigkeit beladen werden. Die Tragfähigkeit der Wagen ist aber sehr verschieden und auch der Unterschied zwischen der indicirten und der effectiven Tragfähigkeit ist Schwankungen unterworfen. Manche Wagen tragen weit mehr, manche kaum so viel, als indicirt ist. Im Allgemeinen wird angenommen, dass eine Ueberschreitung der indicirten Tragfähigkeit um 5 Perc. die Sicherheit des Betriebes nicht gefährdet. Werden solche, die Grenze von 5 Perc. nicht überschreitende Ueberlastungen constatirt, so ist lediglich die Frachtdifferenz nachzuzahlen, was nur insoferne Anlass zu einer Bemerkung gibt, als das 5-perc. Plus der Tragfähigkeit gewissermaassen als ein stabiles und normales zu betrachten ist, der Verfrächter somit bei Wagenladungsgütern einen Anspruch auf die volle Ausnützung der Tragfähigkeit, einschliesslich dieses Plus, erheben darf.

Es erscheint auch aus dem Grunde um so weniger billig, für das Uebergewicht separate Gebühren einzuheben, als die Eisenbahn-Verwaltungen bei Berechnung der Wagenladungstarife gewiss nicht ermangeln werden, das 5-perc. Uebergewicht mit in Calculation zu ziehen. Es wird dasselbe daher im Tarife bezahlt und dann als Uebergewicht nochmals bezahlt.

Bedenklicher sind grössere Ueberladungen und speciell die Behandlung von Ueberladungen bei Holz- und Rübensendungen, welche in solchen Stationen aufgegeben werden, wo sich keine Brückenwaagen befinden. Hier ist ein Nachwiegen nicht möglich, und zwar durch Verschulden der Bahn. Der Versender kann nichts dafür, dass die Brücken-

waage fehlt. Dessenungeachtet treffen ihn — und nicht die Bahn — die nachtheiligen Folgen einer Ueberladung.

Wünscht er sich gegen dieselben theilweise zu schützen, so muss er entweder im Frachtbriefe die Angabe des Gewichtes unterlassen oder trotz der Angabe des Gewichtes im Frachtbriefe mittelst einer unterschriebenen Notiz die bahnämtliche Abwaage verlangen. In beiden Fällen hat er die Waaggebühr zu bezahlen, welche in dem bisher allgemein üblichen Ausmaasse (Kaiser Ferdinands - Nordbahn und Staatseisenbahn - Gesellschaft 1 fl. 32 kr., Südbahn 1 fl. 10 kr. per Wagen*) die Transportkosten nicht unbeträchtlich erhöht.

Hierauf soll die bahnämtliche Gewichts - Ermittlung in jener auf dem Transportwege des Gutes nächst gelegenen Station erfolgen, welche mit einer Brückenwaage versehen ist.

Das hat zunächst zur Folge, das der Wagen in der Abwaage-Station zurückgelassen und erst mit einem späteren Zuge weiter befördert wird. Es kann das die zweit- oder drittnächste, es kann aber auch die 10. oder 12. Station sein.

Ergibt sich dann bei der Abwaage ein Uebergewicht von mehr als 5 Perc. der Tragfähigkeitsziffer des Wagens, so wird das Uebergewicht abgeladen und dem Versender zur Verfügung gestellt. Nun ist aber bei grossen Frachtstücken, z. B. Bauholz, eine Theilung nach Gewicht nicht möglich und es wird daher unter Umständen zur Beseitigung des Uebergewichtes weit mehr vom Wagen heruntergeworfen, als zur Herstellung der normalen Belastung nothwendig wäre.

Wird das abgeladene Frachtquantum vom Versender in den Aufgabsort zurück, an die ursprüngliche Bestimmungsstation oder irgend wo anders hin dirigirt, so ist es bezüglich der Tarifirung als neu aufgegeben zu behandeln. Es würde somit in den meisten Fällen die volle Fracht für Stückgut zu bezahlen haben, was ausser Verhältnis mit dem Werthe des Gutes steht, so dass das Abladen in jener frem-

*) Wenn die Partei sich verpflichtet, alle ihre Sendungen zur Abwaage gelangen zu lassen, berechnet die Kaiser Ferdinands-Nordbahn nur 80 kr., die erste ungar.-galiz. Bahn 50 kr. per Wagen.

den Station, wo die Eisenbahn wieder eine Brückenwaage besitzt, häufig gleichbedeutend ist mit dem Verluste des Gutes überhaupt.

Man fragt sich da unwillkürlich: Wie kommt der Verfrächter dazu, sich das Alles gefallen lassen zu müssen, blos desshalb, weil die Bahn in der Aufgabsstation keine Brückenwaage besitzt?

Wie kommt der Verfrächter überhaupt dazu, dass das Gewicht eines Gutes, welches bekanntlich in Folge des Einflusses von Regen und Schnee Schwankungen unterworfen ist, nicht zur Zeit der Aufgabe, sondern in einem späteren Momente ermittelt und dabei vielleicht auch solche Gewichtsbestandtheile mit gewogen werden, die er gar nicht verladen hat?

Allerdings ist in den letzten Jahren die Zahl der Brückenwaagen bedeutend vermehrt worden. Es gibt aber noch immer viele Stationen, welche keine Brückenwaage besitzen und bezüglich welcher man von den Bahnen bei einiger Billigkeit die Errichtung und Erhaltung von Brückenwaagen auch nicht unbedingt fordern kann. Es gibt sehr waldreiche Gegenden, in welchen zeitweilig viel Holz aufgegeben wird, so z.B. wenn bei 60-, 80- oder gar 100-jähriger Schlagordnung das Abtreiben eines grösseren Complexes in der Nähe einer Station durchgeführt wird. Sobald der Abtrieb beendet ist, findet wieder durch Decennien keine Aufgabe von Holz statt und kann auch keine stattfinden.

Es gibt Stationen, wo alljährlich und regelmässig ein grösseres oder kleineres Quantum von Rüben zur Aufgabe gelangt, wo also die Brückenwaage durch 4—6 Wochen für die Rübensendungen benöthigt wird, sonst aber ganz überflüssig ist.

Man darf somit den Bahnen aus dem Mangel der Brückenwaagen vielfach keinen Vorwurf machen*); aber ebensowenig dürfen die Consequenzen dieses Mangels einzig

---

*) Der Delegirte Herr Josef Kohn, Referent der Gruppe für Holz, veranschlagt die Kosten der Errichtung einer Brückenwaage mit 1200—1300 fl. und nimmt als Regel an, dass auf jeder Station, auf welcher eine Abwaage stattfindet, durchschnittlich 1000 Wagen zur Abwaage kommen. Diese Ziffer würde mindestens für die Verhältnisse in Mähren viel zu hoch gegriffen sein. Im Bezirke der Brünner Handelskammer gibt es keine einzige Station, in wel-

und allein auf die Schultern des Verfrächters überwälzt werden. Dieser darf durch den Mangel einer Brückenwaage in keine ungünstigere Stellung kommen, als wenn die Brückenwaage vorhanden wäre, und es muss deshalb entweder an die Stelle der Abwaage eine andere Vorkehrung treten, durch deren Beobachtung er vor weiteren Nachtheilen behütet und jeder Verantwortlichkeit enthoben wird, oder aber die Bahnen müssen vollständig darauf verzichten, resp. ihnen das Recht abgesprochen werden, für Ueberlastungen, welche in Stationen entstanden sind, wo sich keine Brückenwaage befindet, auch noch eine Conventionalstrafe einzuheben.

Eine Vorkehrung der ersten Art bestand bereits früher und soll dem Vernehmen nach bei einzelnen Bahnen noch bestehen, nämlich Tabellen zur Bemessung des Gewichtes von Langhölzern auf Grund ihres Cubik-Inhaltes.

Durch Einführung solcher Tabellen würde gewissermaassen an Stelle des Gewichts-Tarifes ein Raum-Tarif treten und dieser Auffassung entsprang folgender Antrag:

„Jede Bahnverwaltung hat Tabellen zu veröffentlichen, nach welchen bei Verladung von Hölzern das specifische Gewicht auf Grundlage des Volumens approximativ berechnet werden kann. Berührt eine Bahn Gegenden, in welchen die Wachsthums- und Gewichts-Verhältnisse des Holzes

---

cher in einem Jahre 1000 Wagen (105.000 Mctr.) zur Abwaage gelangen und keine einzige Station, in welcher ein auch nur annäherungsweise so grosses Quantum Holz zur Aufgabe gelangt wäre. An den mährischen Linien der Staatsbahn und Nordbahn wird die Holzproduction und der Holzhandel nicht im grossen Maassstabe betrieben. Es überrascht daher nicht, wenn das grösste in einer Station zur Aufgabe gelangte Quantum Bau-, Werk- und Binderholz zusammengenommen im Jahre 1880 nur 19.660 Mctr. betrug (Zwittau). Längs der k. k. priv. Nordwestbahn wird jedoch starker Holzhandel betrieben; aber selbst dort ist das höchste aufgegebene Quantum an Bau-, Werk- und Binderholz 57.571 Mctr. (Iglau. Zunächst kommt M.-Budwitz mit 41.385 Mctr.). Die Aufgabe von Runkelrüben für Zuckerfabriken beträgt in einer einzigen Station mehr als 100.000 Mctr. (Eywanowitz mit 214.112 Mctr.). Sonst hat überhaupt nur noch in 16 Stationen der Nordbahn und mähr.-schles. Nordbahn eine Aufgabe von Rüben stattgefunden, u. z. sind in sechs Stationen bis 10.000, in vier Stationen 10- bis 20.000, in einer Station 40- bis 50.000, in zwei Stationen 50- bis 60.000 und in einer 60- bis 70.000 Mctr. Rüben aufgegeben worden.

Das Quantum von 1000 abgewogenen oder auch nur aufgegebenen Wagen Holz oder Rüben wäre somit als Durchschnitt, wenigstens für Mähren, jedenfalls viel zu hoch gegriffen.

wesentlich differiren, so können für einzelne Aufgabs-Stationen besondere Tabellen verlautbart werden.

Wenn Holz auf Stationen verladen wird, wo sich keine Brückenwaagen befinden, so haftet der Versender für die Ueberladung nur in dem Falle, wenn das auf dem Wagen verladene Quantum schon nach Maassgabe der Gewichts-Tabelle die Tragfähigkeit des Wagens überschreitet."

Dieser Antrag wurde jedoch von den Vertretern der Holz-Industrie und des Holzhandels bekämpft, welche ihn wegen der ausserordentlichen Gewichts-Unterschiede der Hölzer für schwer durchführbar und den Verfrächtern nachtheilig erklärten. Es wurde, und das wohl mit Recht, geltend gemacht, dass eine ganze Reihe solcher Tabellen für die einzelnen Gegenden aufgestellt werden müsste, dass das Durchschnittsgewicht der Hölzer nach den Jahreszeiten und Witterungs-Verhältnissen unglaublich grossen Schwankungen ausgesetzt sei, dass die Stations-Beamten die Tabellen bei der Uebernahme der beladenen Wagen zu Vexationen missbrauchen könnten und dass die Tabellen überhaupt nicht ausreichen, weil nicht selten auf einen und denselben Wagen verschiedenartige Hölzer verladen werden

Der Antrag wegen der Gewichts-Tabellen wurde desshalb zurückgezogen und hierauf formulirten die Herren Vertreter der Gruppen für Holz und für Rüben (Zucker) bezüglich der Ueberlastung der Wagen folgende zu Beschlüssen erhobene Anträge:

1. Jeder Versender ist gehalten, die zum Versandt gebrachten Hölzer der bahnämtlichen Abwaage zu unterziehen. Als Waaggebühr sind 40 kr. per Wagen zu entrichten.

Sollte auf der Aufgabs-Station keine Brückenwaage vorhanden sein, so hat die Abwaage auf der ersten Station, welche das Gut passirt und auf welcher eine Brückenwaage sich befindet, zu geschehen. Etwaige Ueberlast ist gegen Entrichtung des halben Frachtportos in die Aufgabs-Station zurückzustellen, insoferne der Aufgeber nicht anderweitig disponirt. Conventionalstrafen hätten zu entfallen.

Die Bahnen sind verhalten, auf allen jenen Stationen, wo alljährlich mindestens 300 Wagenladungen zur Aufgabe gelangen, eine Brückenwaage herzustellen.

Bei Holzsendungen, die in den Monaten October bis April stattfinden, sei es gestattet, den Wagen bis 105 Mctr. zu belasten, ohne dass die Bahn berechtigt sein soll, mehr als die Gebühr für eine Wagenladung zu berechnen.

2. Die Vertreter der Zucker-Industrie geben dem Wunsche nach einer Vermehrung der Brückenwaagen und nach einer Verlängerung der für die Verladung, beziehungsweise Abladung seitens der Bahnverwaltungen zugestandenen Frist Ausdruck. Werden Rüben auf Stationen verladen, auf denen sich keine Brückenwaage befindet, so soll der Versender im Falle einer Ueberlastung zur Zahlung einer Conventionalstrafe nicht zu verhalten sein.

Diese beiden von den Fachgruppen zum Beschlusse erhobenen Anträge bedingen folgende Aenderungen des Betriebs-Reglements:

a) Eine Aenderung der Alinea 3 und 4 des §. 52 in dem Sinne, dass alle zum Versandt gebrachten Hölzer (ausgenommen Brennholz ?) obligatorisch der bahnämtlichen Abwaage zu unterziehen und für dieselbe ein Waaggeld zu entrichten ist (auch wenn der Versender das richtige Gewicht im Frachtbriefe angesetzt hat ?) und

b) eine Aenderung der letzten Alinea des §. 52, nämlich einerseits insoferne, als es bei Holzsendungen, die in den Monaten October bis April stattfinden, gestattet sein soll, den Wagen um 5 Perc. über die an demselben vermerkte Tragfähigkeit zu belasten, ohne dass dies als Ueberladung angesehen werden darf*), und andererseits bezüglich der Conventionalstrafen. Eine solche Strafe dürfte für Sendungen von Holz und Rüben, welche in Stationen aufgegeben wurden, in welchen sich keine Brückenwaage befindet, überhaupt nicht eingehoben werden.

---

*) §. 52. Alin. 7. Wenn nach den besonderen Vorschriften der einzelnen Eisenbahnen Güter von den Versendern selbst zu verladen sind, so dürfen die Versender die Wagen nur bis zu der an denselben vermerkten Tragfähigkeit beladen. Für Ueberladungen kann die Eisenbahn, vorbehaltlich sonstiger Entschädigung, eine in den besonderen Vorschriften festzustellende Conventionalstrafe erheben.

Diese letztere Aenderung des Betriebs-Reglements muss ich insbesondere warm befürworten, denn es widerstrebt allen Rechtsgrundsätzen, dass die Bahnen in Stationen, wo sie keine Brückenwaage aufstellen wollen, alle Consequenzen dieser Unterlassung, dieser manchmal übel angewendeten Sparsamkeit, auf den Verfrächter überwälzen und sich von demselben unter Umständen auch noch ein Prämium, eine Conventionalstrafe bezahlen lassen. Man weiss, wie unschuldig der Verfrächter häufig, ja sogar in der Regel, an der Ueberlastung einzelner Wagen durch seine Leute ist. Was kann ein Zuckerfabrikant dafür, wenn in einer Rüben-Station, allerdings unter seinem Namen, auf seine Gefahr und Rechnung unvorsichtig geladen wird? — Man muss ja doch auch in Erwägung ziehen, dass die Rüben ein sehr verschiedenes specifisches Gewicht haben, dass, je nach der Witterung, mehr oder weniger Erde an den Rüben haftet und dass die Bahnen die verschiedenartigst geformten Wagen beistellen, so dass das Augenmaass ganz unverlässlich ist.

IX. Capitel.

Unrichtige Anrechnung von Gebühren.

Auch bei der sorgfältigsten Berechnung der Gebühren können Irrthümer vorkommen. Diese Gebührenberechnung ist immer von Seite der Eisenbahn vorzunehmen, d. h. es steht der Partei zwar frei, die Gebühren auch selbst zu berechnen; aber die Berechnung der Partei beweist und bewirkt zunächst nichts, während die Berechnung der Eisenbahn die Wirkung hat, dass das Gut nur gegen Entrichtung des von der Bahn berechneten, auf dem Frachtbriefe vorgeschriebenen Betrages ausgefolgt zu werden braucht. (§. 59 B.-R.) Die Partei muss unbedingt zuerst bezahlen und dann kann sie Versuche zur Wieder-Erlangung eines Theiles der bezahlten Beträge unternehmen. Ohne auf diesen Theil der Frage jetzt weiter einzugehen, sei nur bemerkt, dass die Eisenbahnen solche gegen sie gerichtete Reclamationen in der Regel auch wieder selbst entscheiden; denn das Schiedsgericht der Wiener Handelskammer ist von der Provinz aus schwer zu benützen und vor dem Betreten des Rechtsweges gegen Eisenbahnen, zumal kleiner Differenzen wegen, hat die Geschäftswelt eine heilige Scheu. Für die Partei handelt es sich bei Processen mit einer Eisenbahn in der Regel um einen bestimmten, selten sehr grossen Betrag. Die Eisenbahnen sehen aber fast jeden Process als eine Auflehnung gegen ihr Hoheitsrecht, als eine Principienfrage an, für deren günstige Austragung ihnen nicht leicht ein Geldopfer zu gross ist und kein Process zu lange dauert. Das ist ein Kampf mit ungleichen Mitteln.

Wie schon im Eingange angedeutet, trifft die Partei nie ein Verschulden dafür, dass eine Gebühr zu niedrig berechnet wurde. Das Verschulden ist immer auf Seite der Eisenbahn, und doch wird die schuldlose Partei von den Consequenzen

viel härter getroffen, als die schuldtragende Bahn. Die schlimmste Consequenz eines Rechnungsfehlers oder einer zu niedrigen Tarifberechnung ist auf Seite der Eisenbahn die, dass sie einen Theil der Frachtgebühr nicht bei Ablieferung des Gutes erhält, sondern später. Es entgehen ihr somit in diesem ungünstigsten Falle die Zinsen für die Zwischenzeit und auch diese werden mitunter durch die den schuldtragenden Beamten auferlegten Ordnungsstrafen gedeckt — wo nicht gar überholt. Auf Seite der Partei steht die Sache schlimmer. Die Fracht bildet einen Theil des Waarenwerthes und bei der Calculation des Preises der Waare können immer nur solche Beträge als Frachtspesen in Betracht gezogen werden, welche zur Zeit der Calculation bereits aufgelaufen waren. Zu dem auf dieser Basis calculirten Preise trachtet der Kaufmann, die von der Eisenbahn übernommene Waare so rasch als möglich weiter zu verkaufen. Wochen, ja selbst Monate lang, nachdem die Waare von der Eisenbahn in Empfang genommen und die Fracht bezahlt wurde, kommen dann oft die Nachtragsforderungen der Eisenbahnen. Im Verbandverkehre vergehen oft 9 Monate, bevor die Aufgabestation im Stande ist, den Empfänger eines Gutes von der Nachtragsforderung für zu wenig bezahlte Frachten zu avisiren. Mittlerweile ist das Gut längst in dritte Hände übergegangen, welche häufig nicht auffindbar sind, in keinem Falle aber zu einer Nachtragszahlung verhalten werden können. In Folge dessen ist der Kaufmann genöthigt, die Nachzahlung für die bereits verkaufte Waare aus Eigenem zu bestreiten, wobei sich leicht der vermeintlich erzielte Gewinn in einen Verlust verwandeln kann. Dadurch kommt eine gewisse Unsicherheit in die mit dem Bahntransporte zusammenhängenden Geschäfte, die wenigstens auf einen gewissen Zeitraum abgegrenzt werden sollte.

§. 53 *) des Betriebs-Reglements ist überhaupt nicht mit der wünschenswerthen Präcision stilisirt. Die Vorschrift, dass unrichtige Anwendung der Tarife und Fehler bei der

---

*) §. 53. Unrichtige Anwendungen des Tarifs, sowie Fehler bei der Gebührenberechnung sollen weder der Eisenbahn, noch dem zur Zahlung Verpflichteten zum Nachtheile gereichen. Zu viel erhobene Beträge sind dem Bezugsberechtigten thunlichst zu avisiren.

Gebührenbemessung weder der Eisenbahn, noch dem zur Zahlung Verpflichteten zum Nachtheile gereichen sollen, ist nicht klar und ausführlich genug. Es soll heissen, dass die Eisenbahn das zu viel Erhobene zurückerstatten muss, und dass ihr das zu wenig Erhobene vom Versender zu ersetzen ist.

Als zeitliche Abgrenzung dieses beiderseitigen Obligos ist die gewöhnliche handelsrechtliche Verjährungsfrist von 3 Jahren (Art. 386 H.-G.-B.) zu lange, und da auch einige Nachbarstaaten eine blos einjährige Dauer dieses Obligo eingeführt haben und dieselbe sogar im Art. 12 des Berner Entwurfes eines internationalen Betriebs-Reglements Aufnahme gefunden hat, so würde es sich empfehlen, diese einjährige Frist auch für den internen Verkehr zu acceptiren.

§. 53 hätte dann folgendermaassen zu lauten gehabt: Ist der Tarif unrichtig angewendet worden oder sind Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Frachtgelder und Gebühren vorgekommen, so ist das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zu viel Erhobene zu erstatten. Ein derartiger Anspruch kann nur binnen Jahresfrist von dem Tage der Zahlung an geltend gemacht werden.

Auch die von dem Comité für Cellulose und Holzstoff nebst der einjährigen Verjährungsfrist erhobene Forderung, dass die von den Parteien wegen zu viel gezahlter Beträge eingereichten Reclamationen innerhalb dreier Monate vom Tage der Einreichung an von den Eisenbahnen erledigt werden müssen, wäre an sich zweckmässig. Die Bahnen sind aber in dieser Beziehung für den grössten Theil der Verkehre nicht selbstständig, sondern eine hängt von der andern ab, und so lange ein derartiger Termin nicht auf internationalem Wege eingeführt ist, kann man ihn den österr.-ungar. Bahnen nicht einseitig auferlegen.

Einen Theil der durch diesen Antrag beabsichtigten Wirkung könnte übrigens schon die Abkürzung der Verjährungsfrist von drei Jahren auf ein Jahr für sich allein hervorrufen, denn die Controlbureaux und das Central-Abrechnungsbureau der Eisenbahnen würden viel rascher arbeiten müssen, damit im Falle, als Gebühren zu gering berechnet wurden, der Anspruch auf nachträgliche Zahlungen noch rechtzeitig innerhalb Jahresfrist erhoben werden kann.

Aber auch die beantragte Abkürzung der Verjährungsfrist wurde von der Enquête (sowie bereits einmal von einer früheren kaufmännischen Enquête) abgelehnt, u. z. hauptsächlich wegen eines rein praktischen, aber eben darum beachtenswerthen Bedenkens. Die Enquête hielt es nämlich für ausgemacht, dass die Bahnen jede, wenn auch noch so sehr abgekürzte Verjährungsfrist unbedingt einhalten und sich nach derselben richten können. Beträgt diese Frist nur ein Jahr, so wird eben das Personal entsprechend vermehrt und die Controle rascher bewerkstelligt werden. Ein ganzes Jahr wäre ja auch noch immer ein genug langer Zeitraum, um selbst sehr complicirte Frachtabrechnungen zu erledigen.

Anders ist die Situation auf Seite der Versender. In kaufmännischen Kreisen werden die Frachtbriefe in der Regel nicht nachgerechnet. Es mag das Nachrechnen in vielen grossen Geschäften üblich sein; aber die Regel bildet es nicht. Nur wenn die Gesammtsumme oder ein einzelner Ansatz besonders auffällig sind, pflegt man den Frachtbrief nachrechnen zu lassen. Häufig fehlt es dabei an den Behelfen und die privaten Frachtbrief-Control-Bureaux sind eine Einrichtung, die sich zwar allgemein bewährt hat, aber trotzdem wenig benützt wird. Es spielt somit bei Einbringung von Reclamationen wegen zu hoch berechneter Frachtgebühr auf Seite der Verfrächter der Zufall eine grosse Rolle, und wohl in der Mehrzahl der Fälle, in welchen die Partei zur Erhebung einer Reclamation berechtigt wäre, wird ihr diese Thatsache nicht bekannt und die Reclamation deshalb nicht erhoben. Würde nun aber auch noch die Frist verkürzt, innerhalb welcher eine Reclamation überhaupt rechtswirksamer Weise erhoben werden kann, so würde die Lage des verfrachtenden Publicums durchschnittlich verschlechtert und desshalb hat die Enquête diese Verkürzung abgelehnt. Die Nachtheile, welche sie mit sich brächte, wären, nach der Meinung der Enquête-Mitglieder, auf Seite der Verfrächter grösser, als auf Seite der Bahnen.

Die erwähnten Anträge wurden desshalb sämmtlich abgelehnt. Dagegen wurde eine gleichfalls wichtige Verbesserung des §. 53 durch den Beschluss angebahnt, dass in

dem Schlusssatze*) dieses §. die Worte: „thunlichst zu avisiren“ wegzufallen haben und dafür die Worte: „auch ohne Reclamation zu ersetzen“ anzufügen seien.

Ich kann diesen Abschnitt nicht beschliessen, ohne in Kürze jenes Uebelstandes zu erwähnen, welcher die meiste Schuld daran trägt, dass sich das Publicum im Ganzen und Grossen in Tarifsachen so schwer orientirt und die Berechnungen der Eisenbahnen theils gar nicht controlirt, theils mit den Reclamationen meist sehr spät kommt. Dieser Uebelstand ist die der Form und der Sache nach ungenügende Publicität der Tarife und aller das Tarifwesen betreffenden Vorschriften. Es wird kaum Jemanden geben, der mit allen Tarifen aller österr. und Anschlussbahnen genau bekannt ist und nur sehr wenige, die die sämmtlichen Tarife wenigstens besitzen. Es gibt nicht einmal einen Ort, wo man sämmtliche Tarife bestellen und kaufen kann.

Ich bin weit entfernt, die Vorzüge und die wirklich verdienstlichen Leistungen des Centralblattes für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt zu verkennen; aber das Centralblatt bringt von den umfangreichen Tarifen in der Regel doch nur den Titel und ein kurzes Inhaltsverzeichnis. Den Text der Tarife enthält das Centralblatt nicht und ich glaube auch nicht, dass dies Sache des Centralblattes wäre. Das Centralblatt ist ein vortrefflicher, ein unentbehrlicher Behelf für die Eisenbahnbehörden, für die Eisenbahnen, für Handels- und Gewerbekammern und einzelne andere Organe; aber auf die Bedürfnisse der Comptoirs ist das Centralblatt nicht berechnet und genügt ihnen auch nicht. Ein ähnliches Verhältnis besteht bei dem Reichs-Gesetz-Blatte. Auch dieses genügt nicht für die Praxis der Rechtspflege und doch ist eine Aenderung kaum möglich.

Eine Verbesserung des Central-Blattes würde übrigens nach der Meinung vieler Interessenten in der alljährlichen Herausgabe eines Index über alle vorhergegangenen Jahre resp. über alle Tarife und tarifarische Vorschriften bestehen, welche noch in Kraft sind. Die erste Redaction des Index wäre wohl eine bedeutende Leistung, aber die Evidenzhaltung und

*) Zu viel erhobene Beträge sind dem Bezugsberechtigten thunlichst zu avisiren.

alljährliche Richtigstellung würde keine besonderen Schwierigkeiten und Auslagen verursachen. Die Druckkosten eines solchen Index könnten kaum sehr bedeutend sein und wenn dann der Preis den Selbstkosten entsprechend berechnet würde, so würden wohl die meisten Kaufleute und Industriellen diese sich jährlich wiederholende, aber unbedeutende Auslage nicht scheuen, um sich mindestens darüber zu informiren, ob die in ihrem Besitze befindlichen Tarife noch giltig sind und ob nicht Tarife veröffentlicht wurden, welche sie interessiren und welche sie bisher überhaupt nicht gekannt haben.

Auch dieses Auskunftsmittel wäre übrigens entbehrlich, wenn sich die Eisenbahnen einigen wollten, ihre Tarife, Refactien u. dgl. gemeinschaftlich, etwa durch Vermittlung eines Centralorgans publiciren zu lassen. Dann würde wohl auch bald die Disparität in der Anordnung der Materien, der äusseren Form und anderer Details verschwinden, welche jetzt die Orientirung in den Tarifen so sehr erschwert. Dann könnte sehr leicht ein Abonnement auf sämmtliche Tarife, sowohl aller Bahnen wie bestimmter Relationen und Verbände eröffnet werden, und ich bin überzeugt, dass sich auch die Druck- und Publicationskosten für die Bahnen weit niedriger stellen würden, als bei der jetzigen Methode.

X. Capitel.

Beistellung von Güterwagen für die Parteien.

Die Durchführungsvorschriften, welche die Bahnen zum §. 56 B.-R.*) erlassen haben, veranlassten zunächst das Comité für Kartoffeln und Dungstoffe zu der Forderung, dass die Parteien zwar gehalten sein sollen, die benöthigten Wagen bis zu einer gewissen Maximalzahl — etwa bis zur Zahl von 3 oder 5 Wagen — 24 Stunden vor Bedarf derselben; einen grösseren Bedarf an Wagen aber 8 Tage vorher anzumelden und die Darangabe von 8 fl. per Wagen zu leisten; dass dagegen aber der Stationsvorstand verpflichtet werde, eine derartige Beistellung der Wagen unter allen Umständen rechtzeitig zu veranlassen.

Kaufmännisch ist gegen diese Forderung absolut nichts einzuwenden, und wenn sich Eisenbahn und Publikum als gleichberechtigte Factoren gegenüber stünden, so müsste die Einrichtung unbedingt auf diese Weise getroffen werden und schon getroffen worden sein.

Die Interessenten sind in ihren Wünschen sogar sehr maassvoll, denn sie beanspruchen nicht einmal, dass die bestellten Wagen auch wirklich zur rechten Zeit zur Verfügung der bestellenden Versender bereit gehalten werden müssen, dass also die Bahn zur Lieferung der bestellten Wagen verpflichtet werde. Sie begnügen sich schon damit, dass der Stationsvorstand die Bestellung unter allen Umständen rechtzeitig zu veranlassen hat. Die Forderung war somit eigentlich gar nicht gegen die Bahnverwaltung, sondern gegen bestimmte Functionäre gerichtet, die vielleicht manchmal „gefällig" und manchmal „ungefällig" sind. Solchen Ungefäl-

*) § 56, Alinea 7. Die Gestellung der Wagen für solche Güter, deren Verladung der Absender selbst besorgt, muss für einen bestimmten Tag nachgesucht und die Verladung in der von der Absendestation zu bestimmenden Frist vollendet werden.

ligkeiten liesse sich wohl vorbeugen, wenn die Bestellung von Wagen vorschriftsmässig und ausnahmslos schriftlich zu geschehen hätte und die Stationsvorstände beauftragt würden, solche Bestellungen unter Beobachtung gewisser Vorschriften an das Wagen-Dirigirungs-Bureau zu richten. Negative Erledigungen wären directe an die Partei zu richten. Erfolgt ein solcher negativer Bescheid nicht, so hat der Besteller das Recht, die bestellten Wagen zur angegebenen Zeit zu fordern. Zwischenfälle müssten natürlich entschuldigen.

Ueber den jetzigen Zustand äusserte sich der Bericht über Kartoffeln und Dungstoffe, wie folgt:

„Die Beangabung angemeldeter Wagen per 8 fl. dürfte der Bahn genügende Vortheile bieten. Nun steht es aber dem Stationsvorstande zu, bei Wagennoth die Angabe einfach abzuweisen. Ein ganz eigenthümliches Verhältnis, das kaum als geschäftlich angesehen werden kann, umsoweniger, als die berüchtigte Wagennoth zum guten Theile nur durch die Schuld der Bahnen entsteht. Durch raschere Absendung der Wagen nach beendeter Aufladung, durch Verkürzung der Laufzeit mittelst Vermeidung unnöthigen Zeitverlustes könnte die Verfrachtung zum Vortheile beider Seiten sehr wesentlich beschleunigt werden. Es würde dann, um ein Beispiel anzuführen, nicht mehr vorkommen, dass eine Wagenladung Kartoffeln, wie es jetzt der Fall ist, zwei bis drei Tage braucht, um von Zauchtel nach dem 75 Kilometer entfernten Olmütz zu gelangen. Um derartigen Uebelständen abzuhelfen, wären die Parteien zu verpflichten, die erforderlichen Wagen bis zu einer gewissen Maximalzahl, etwa 3—5, binnen 24 Stunden anzumelden und zu beangaben. Dagegen hätte aber andererseits der Stationsvorstand die Bestellung der Wagen unter allen Verhältnissen rechtzeitig zu veranlassen. Ein Massenbedarf von Wagen, wie er bei Kartoffeln und Rübe in der Herbstzeit vorkommt, wäre acht Tage vor Beginn der Abfuhr anzumelden."

Beschwerden analogen Inhalts, illustrirt durch drastische Beispiele, brachten die Vertreter der Kohlen-Industrie vor. In Stationen, in welchen nur eine Grube ihre Kohlen verladet, scheint im Allgemeinen kein Anlass zur Unzufriedenheit zu bestehen. Wenn jedoch mehrere Gruben auf dieselbe Station angewiesen sind, dann haben sich die disponirenden

Eisenbahn-Organe vielleicht wirklich manchmal Uebergriffe zum Vortheile des Verfrächters und zum Nachtheile der Uebrigen erlaubt. Manchmal kann übrigens der Verdacht seitens der Verfrächter auch ein unbegründeter gewesen sein, aber selbst ein solcher Verdacht könnte nicht bestehen, wenn die Bestellung von Waggons durch publicirte Vorschriften geregelt wäre. Die Verfrächter würden dann ihr Recht genau kennen und auch die Pflicht der Eisenbahn-Organe, und sobald einmal die Möglichkeit einer Controle hergestellt ist, werden Unzukömmlichkeiten kaum noch vorkommen. Es ist deshalb erwünscht und empfehlenswerth, diese alte Streitfrage zwischen den grossen Verfrächtern und den Stationsvorständen zu regeln.

Der Beschluss der Enquête ist als eine Durchführungs-Vorschrift zu §. 56 B.-R. gedacht und lautet:

„Die Bestellungen von Lastwagen müssen schriftlich geschehen und sind an den Vorstand der Aufgabe-Station zu richten. Alle Bestellungen von Lastwagen sind in ein mit fortlaufenden Nummern versehenes Buch einzutragen, in welches der Stationsvorstand jedem Besteller von Wagen die Einsichtnahme zu gestatten hat. Die Eisenbahn-Verwaltungen sind dafür verantwortlich, dass die verfügbaren Wagen — vorbehaltlich einer entsprechenden Bedachtnahme auf die Eigenthums-Verhältnisse und Wagengattungen, sowie die Richtung des Verkehres — den Bestellern in der Reihenfolge der stattgefundenen Bestellung zugewiesen werden. Wenn eine Bestellung von Wagen nicht effectuirt werden kann, so ist der Besteller hievon längstens innerhalb drei Tagen nach erfolgter Bestellung directe und schriftlich zu verständigen. In diesem Falle ist eine etwa bezahlte Angabe unverweilt zurückzustellen. Unterbleibt eine solche negative Verständigung, so ist die Eisenbahn im Falle des Nichteintreffens oder des verspäteten Eintreffens der bestellten Wagen verpflichtet, dem Besteller den erwachsenen Schaden zu ersetzen."

XI. Capitel.

Abkürzung der Lieferfristen.

Die Lieferfristen in §. 57 sind nur Maximal-Ansätze, und das Betriebs-Reglement geht gleich im ersten Absatze dieses §. von der Voraussetzung aus, dass jede Bahn besondere Lieferzeiten publiciren werde. Der Fall ist aber nur ausnahmsweise vorgekommen und die vom Gesetze als Maximum hingestellten Lieferfristen sind zur Regel geworden. Eine ausnahmsweise Abkürzung der Lieferfristen besteht seit 1. December 1875 für Sendungen von lebenden Thieren und Victualien, und zwar wurde die Transportfrist um $^1/_4$, resp. $^1/_2$ Tag herabgesetzt, so dass die Lieferfrist für die ersten 225 Km. bei Eilgut statt zwei Tagen blos $1^3/_4$ Tage und bei Frachtgut statt 4 Tagen blos $3^1/_2$ Tagen beträgt. Damit ist wenig geleistet.

Man muss über die Zustände in Bezug auf Lieferfristen umso mehr staunen, als einerseits bei allen billigen Voranschlägen der mittlere Durchschnitt, aber nicht das Maximum die Regel zu bilden pflegt, und als andererseits die Lieferfristen für gewisse Transporte notorisch nicht aufgebraucht, geschweige denn benöthigt werden können. Das Interesse der Eisenbahn-Verwaltungen deutet auf kurze Lieferfristen hin und je rascher die Frachtgeschäfte abgewickelt werden, desto kürzer werden die Betriebsmittel und die Strecken in Anspruch genommen und stehen dann wieder zur Verfügung.

Die langen Lieferfristen sind ein Unglück für die Bahnen, sie sind die Ursache der langsamen Beförderung, und wenn man die Dienstleistung in den Magazinen, auf den Laderampen und bei den Lastzügen beobachtet, so empfängt man den Eindruck, dass sie gegen den Sinn und Geist des Eisenbahnwesens verstossen. Das Personale wird durch die

langen Lieferfristen, den schleppenden Lastzugsverkehr und insbesondere durch die weder für das Aus- und Einladen, noch für das Verschieben benöthigten Aufenthalte in demselben Maasse zur Langsamkeit und Nachlässigkeit verleitet, wie z. B. der Verkehr der Courierzüge die Beamten, das Zugsbegleitungs - Personale und Alles, was mit diesem Dienste zusammenhängt, zur Raschheit, Vorsicht und Anspannung der Kräfte nöthigt und erzieht.

In den Concessions-Urkunden einiger Bahnen kommen Maximalfrachtsätze vor und trotzdem sind die Bahnen mit ihren Tarifen unter diese Maximalsätze herunter gegangen, weil sie durch die gegenseitige Concurrenz und andere äussere Verhältnisse dazu gedrängt wurden. Bei den Lieferfristen sind die Eisenbahnen aber noch nicht unter das höchte Ausmaass herunter gegangen. In der Geschwindigkeit der Beförderung machen sie sich keine Concurrenz, sondern sind vielmehr darüber einig, es sich gegenseitig so bequem zu machen, als möglich. Insbesondere ist es die subalterne Beamtenschaft, welche gegen die Abkürzung der Lieferfristen gestimmt ist.

Schon die Textirung des §. 57, Alinea 1 deutet darauf hin, dass der Verfasser das Bewusstsein hatte, er müsse eine an sich unvortheilhafte Einrichtung so plausibel machen, als nur möglich. So entstand die Zweitheilung der Lieferfrist in Expeditionsfrist und Transportfrist, welche einem ausländischen Vorbilde entlehnt ist; aber in der Nebeneinanderstellung des §. 57 keinen sachlichen Inhalt hat. Gerade die Eisenbahnen mit kurzen Lieferfristen unterscheiden zwischen der Expeditions-, der Transport- und der Ablieferungsfrist. Diese Unterscheidung hat aber dort eine andere Bedeutung, wo, wie z. B. in einem Falle, das Gut innerhalb 24 Stunden nach der Aufgabe effectiv rollen (Italien) oder mit dem ersten nach der Aufgabe abgefertigten Güterzuge befördert werden muss (Belgien).

In unserem Eisenbahndienste gibt es keine Expeditionsfrist und keine Transportfrist, indem den Bahnen das Revirement innerhalb der Gesammtfrist freisteht.

Es haben auch weder die Parteien, noch die Eisenbahn-Behörden ein Recht der Controle darüber, ob wirklich die

Expedition in einem, resp. zwei Tagen und dann der Transport für je 225 Km. eben auch wieder in je einem, resp. zwei Tagen vollzogen worden ist.

Das einzige für den Staat, für die Eisenbahn und für die Partei entscheidende Factum ist die Lieferfrist in ihrer Gesammtheit und diese stellt sich wie folgt:

a. Für Eilgüter:

1. Auf eine Entfernung bis 225 Km. zwei Tage;

2. für weitere, wenn auch nur angefangene 225 Km. je einen Tag mehr.

b. Für Frachtgüter:

1. Auf eine Entfernung bis 225 Km. vier Tage;

2 für weitere, wenn auch nur angefangene 225 Km. je 2 Tage mehr.

Die folgende Tabelle veranschaulicht die Lieferfristen für grössere Strecken, wobei von der Voraussetzung ausgegangen wurde, dass die Aufgabe der Güter um 6 Uhr Abends erfolgte. Würde man eine Aufgabe in den Vormittagsstunden annehmen, so würden sich die Fristen noch ungünstiger stellen.

Von 1— 225 Km.	also im Mittel	113 Km	beträgt die Lieferfrist	4	Tage	6	Stunden	(102 St.)	d. i.	eine Transport-Geschwindigkeit von durchschnittlich	1·10 Km.	per Stunde
„ 226— 450 „		338 „		6		6		(150 „)	„		2·25 „	
„ 451—675 „		564 „		8		6		(198 „)	„		5·75 „	
„ 676— 900 „		788 „		10		6		(246 „)	„		3·20 „	
„ 901—1125 „		1013 „		12		6		(294 „)	„		3·45 „	
„ 1126—1350 „		1239 „		14		6		(342 „)	„		3·62 „	

Man weiss in der That nicht, ob es Zufall oder Willkür sei, wenn die Beförderungs-Geschwindigkeit auf die Entfernung von 1—225 Km. am kleinsten und für eine solche auf 451—675 Km. am grössten ist. Ein innerer Grund lässt sich dafür nicht finden.

Auch das Schwanken in den Lieferfristen und die grossen Sprünge bei Differenzen von nur wenigen Kilometern sind unbegründet. Man kann die Lieferungszeit nicht von Kilometer zu Kilometer berechnen; aber auch das sprungweise Vorschreiten um je 225 Km. ist unmotivirt. Italien dürfte mit der Abstufung für je 100 Km. wohl das Richtigste getroffen haben. Frankreich, ja selbst die Türkei, stufen die Lieferfristen nur von 150 zu 150 Km. ab. Bei diesem System entwickeln sich die Lieferzeiten für Fracht-

güter viel allmäliger und sind fast ausnahmslos kürzer als die österr. Fristen, wie aus der folgenden Tabelle*) ersichtlich ist.

Oesterreich

bis 225 Km. :	4 Tage		bis 900 Km. :	10 Tage
„ 450 „ :	6 „		„ 1125 „ :	12 „
„ 675 „ :	8 „		„ 1350 „ :	14 „

England.

Die zum Transporte übernommenen Güter („Eilgut“ gibt es nicht) müssen „so schnell als möglich“ befördert werden.

Frankreich

bis 150 Km. :	2 Tage,	bis 900 Km. :	8 Tage
„ 275 „ :	3 „	„ 1025 „ :	9 „
„ 400 „ :	4 „	„ 1150 „ :	10 „
„ 525 „ :	5 „	„ 1275 „ :	11 „
„ 650 „ :	6 „	„ 1400 „ :	12 „
„ 775 „ :	7 „		

Italien

bis 100 Km. :	1 Tag,	bis 800 Km. :	8 Tage
„ 200 „ :	2 „	„ 900 „ :	9 „
„ 300 „ :	3 „	„ 1000 „ :	10 „
„ 400 „ :	4 „	„ 1100 „ :	11 „
„ 500 „ :	5 „	„ 1200 „ :	12 „
„ 600 „ :	6 „	„ 1300 „ :	13 „
„ 700 „ :	7 „		

Dänemark

bis 150 Km. :	3 Tage	bis 450 Km. :	5 Tage
„ 300 „ :	4 „	„ 600 „ :	6 „

Türkei

bis 150 Km. :	2 Tage	bis 650 Km. :	6 Tage
„ 275 „ :	3 „	„ 775 „ :	7 „
„ 400 „ :	4 „	„ 900 „ :	8 „
„ 525 „ :	5 „		

Russland

bis 133 Km. :	3 Tage	bis 931 Km. :	8 Tage
„ 266 „ :	4 „	„ 1064 „ :	9 „
„ 399 „ :	5 „	„ 1197 „ :	10 „
„ 532 „ :	6 „	„ 1330 „ :	11 „
„ 665 „ :	7 „		

Die Lieferfristen im österr. Eisenbahndienste sind somit wirklich länger, als im Eisenbahndienste irgend eines anderen europäischen Staates — Deutschland und die Niederlande ausgenommen.

Deutschland hat nominell allerdings dasselbe Betriebs-Reglement und damit auch dieselben Lieferfristen, wie

*) Jos. Kubarth, Normen über Berechnung der Lieferzeit. Wien 1881.

Oesterreich; aber die deutschen Bahnen haben für die wichtigsten Relationen (Berlin — Dresden, Berlin — Leipzig, Breslau—Dortmund u. s. w.) „kurze“ (abgekürzte) Lieferzeiten eingeführt und das ganze Bestreben der Bahn-Verwaltungen geht dahin, die Güter möglichst rasch zu befördern und abzuliefern, so dass die deutsche Geschäftswelt sich weit eher zufrieden geben kann.

Es wurde schon oben erwähnt, dass sich die Langsamkeit in der Beförderung und Ablieferung der Güter besonders im Localverkehre fühlbar macht und diese Behauptung lässt sich durch folgende Beispiele illustriren.

Wien-Graz: 228 Km., Lieferfrist 6 Tage 6 Stunden, Beförderungs-Geschwindigkeit 1·52 Km. per Stunde.

Wien-Linz: 189 Km., Lieferfrist 4 Tage 6 Stunden, Beförderungs-Geschwindigkeit 1·85 Km. per Sunde.

Wien-Brünn: 144 Km., Lieferfrist 4 Tage 6 Stunden, Beförderungs-Geschwindigkeit 1·41 Km. per Stunde.

Wien-St. Pölten: 61 Km., Lieferfrist 4 Tage 6 Stunden, Beförderungs-Geschwindigkeit 0·59 Km. per Stunde.

Wien-W. Neustadt: 50 Km., Lieferfrist 4 Tage 6 Stunden, Beförderungs-Geschwindigkeit 0·49 Km. per Stunde.

Floridsdorf-Penzing: 27 Km., Lieferfrist **7** Tage **6** Stunden, Beförderungs-Geschwindigkeit **0·15** Km. per Stunde.

Die normale Lieferfrist zwischen Wien und Wiener-Neustadt entspricht somit einer Transport-Geschwindigkeit, bei deren Anwendung die Entfernung zwischen Wien und Paris in nicht ganz 4 Monaten zurückgelegt werden würde.

Die Lieferfrist zwischen Floridsdorf und Penzing ist desshalb so absonderlich hoch, weil für die Strecke Wien Nordbahnhof - Westbahnhof eine Zuschlagsfrist von 72 Stunden berechnet wird. Auf diese Weise beträgt die Lieferfrist mehr als 7 Tage, während ein normal beladener zweispänniger Wagen (also circa 20 Mctr.) die Entfernung in circa 5 Stunden zurücklegt und auch in der Fracht (circa 30 kr. per 100 Kg.) kein wesentlicher Unterschied bestehen dürfte.

Solchen Thatsachen gegenüber wäre man eigentlich berechtigt, eine Sanirung in dem Umfange anzustreben, welcher der effectiven durchschnittlichen Transport - Ge-

schwindigkeit, der Fahrgeschwindigkeit der Lastzüge einigermaassen Rechnung trägt. Diese Fahrgeschwindigkeit ist natürlich eine sehr verschiedene. Sie ist am geringsten bei den Manipulations- (Sammel-) Zügen und steigt bis zu den Transito- und Güter-Eilzügen. Als Minimum darf man eine Geschwindigkeit von 12 Km., als Maximum eine solche von 19 Km. und im Durchschnitt etwa 15 Km. Fahrzeit (und Aufenthalte) per Stunde annehmen. Bei dieser Annahme geht man, wie gesagt, von den jetzigen Zuständen aus und stellt keinerlei erhöhte Ansprüche an die Bahnen. Unter Anwendung dieses Maassstabes würde sich für 225 Km. eine Transportfrist von 15 Stunden ergeben, während die Bahnen 48 Stunden beanspruchen. In 48 Stunden können die Bahnen ohne weiters die Güter 720 Km. weit befördern, während die Lieferfrist für diese Distanz 10 Tage beträgt, also das Fünffache des effectiven Bedarfes.

Die Differenz ist somit nicht auf Rechnung des Transportes sondern nur auf Rechnung der Expedition zu setzen und überschreitet daher um ein Bedeutendes jene Fristen welche die Bahnen billiger Weise für die Expedition in Anspruch nehmen dürfen.

An den Znständen, wie sie jetzt bestehen, haben die Bahnen auch kein Interesse; aber man sieht an den obigen Beispielen, wie tief das Uebel steckt und wie der ganze Zustand eigentlich den Verwaltungen über den Kopf gewachsen ist. Desshalb kann auch nur eine ganz allmählige Abhilfe gehofft und angestrebt werden und da es der heutige Stand der Betriebstechnik den Bahnen gewiss gestattet, das zu leisten, wozu sie nach dem Betriebs-Reglement vom 1. August 1872 bereits verpflichtet waren, so wurde von der Enquête für den Verkehr auf den eigenen Linien jeder Bahn auf den §. 12 dieses Reglements zurückgegriffen. Was den Bahnen damals möglich war, kann ihnen heute nicht schwer fallen und wenn damit auch für den grossen Handelsverkehr noch nichts erzielt ist, so kommt wenigstens der Verkehr auf den eigenen Linien jeder Bahn, also der Localverkehr im weiteren Sinne, in eine günstigere Position.

Was den Verkehr auf grössere Entfernungen betrifft, so sind es insbesondere drei Classen von Gütern, bezüglich

welcher eine Abkürzung der Lieferfrist geboten erscheint, nämlich die Transporte von Vieh, von Bier und von frischem Fleische. Rücksichtlich der Viehtransporte ist vor kurzer Zeit der Antrag zu einer Abkürzung der Lieferfrist seitens einiger deutschen Eisenbahn-Verwaltungen gestellt worden, und da Anregungen, welche von dieser Seite herrühren, in der Regel auf unseren Eisenbahndienst übertragen werden, so darf man bezüglich der Viehtransporte immerhin in Bälde eine Abhilfe gewärtigen.

Bezüglich der Lieferfristen für Biertransporte äusserten sich die Vertreter dieser Industrie folgendermaassen:

„Aber auch die bestehenden Bahnfracht-Normen über die Beförderung des Bieres sind derart ungenügend, ja den Bier-Erzeugern nahezu schädigend, dass eine durchgreifende Reform derselben höchst wünschenswerth erscheint, weil unter den obwaltenden Verhältnissen der Biertransport per Bahn bei kalter und warmer Witterung, besonders auf kurzen Strecken, ohne Nachtheil kaum möglich ist.

Das Bier verträgt bekanntlich keinen starken Temperaturwechsel und bleibt es einer hohen oder niedrigen Temperatur länger ausgesetzt, verliert es an seiner Qualität oder wird ungeniessbar. Unter Rücksichtnahme auf diesen Umstand soll daher bei warmer Witterung der Transport des Bieres in gewöhnlichen Waggons nicht über 24 Stunden dauern und sind bei einer längeren Transportdauer unbedingt nur die hierzu eigens vorgerichteten sogenannten „Bierwagen“ zu verwenden. Es stellt sich demnach als wünschenswerth eine seitens der Bahnen zu garantirende Lieferzeit heraus und zwar für den Biertransport in gewöhnlichen Wagen auf einer und derselben Bahn auf eine Strecke per circa 60 Km. von 12 Stunden, per circa 120 Km. von 18 Stunden, per 200 Km. von 24 Stunden, von der Aufgabe an gerechnet. Bei Uebergang des Bieres auf eine andere Bahn wäre letztere gebunden, dasselbe mit dem nächsten Lastzug, oder in dessen Ermangelung, mit dem nächst abgehenden gemischten Zuge weiter zu befördern und darf das Bier daselbst nicht länger als 6 Stunden liegen bleiben, welche der fixirten Lieferzeit zuzurechnen sind.

Damit jedoch die Bahn diese Garantie der Lieferzeit auch leicht zu übernehmen im Stande sei, wäre der Absender verpflichtet, das Bier erst eine oder zwei Stunden vor Abgang des Zuges, mit dem dasselbe befördert werden soll, bei der Bahn aufzugeben, beziehungsweise die Bahn gebunden, es zu übernehmen; während der den Transport begleitende Frachtbrief schon früher der Bahn nach deren eigener Bestimmung zu übergeben wäre.

Da weiters im Sommer eigentlich nur die Nachtzeit für den Transport des Bieres angezeigt erscheint, sollten die Bahnen angewiesen sein, zur Weiterbeförderung nur den annähernd in der Nacht verkehrenden Lastzug, und falls kein solcher verkehrt, den gemischten Zug unter gleichem Tarifsatze zu verwenden — und wäre dem Aufgeber bei Ueberreichung des Frachtbriefes stets bekannt zu geben, zu welcher Stunde das Bier beizustellen sei und mit welchem Zuge dasselbe abgeht. — Bei Einlangen des Bieres wäre der Empfänger nicht, wie es bei anderen, dem Verderben nicht unterliegenden Artikeln geschieht — auf gewöhnlichem Wege, sondern sofort mittelst Separatboten, welchen er zu bezahlen hat, hievon zu verständigen und hätte die Ausfolgung des Bieres möglichst bald zu geschehen. Zur Vermeidung möglicher Irrungen hätte, falls dies die Bahn verlangen sollte, der Absender den Namen des Empfängers auf den Fässern mittelst Zettel u. s. w. anzubringen.

Wie unbedingt nöthig eine durchgreifende Reform der gegenwärtig bestehenden Transport-Normen sich herausstellt, wenn man das Interesse der Bier-Producenten und Consumenten ins Auge fasst — möge durch folgende Thatsachen illustrirt werden.

Es ereignet sich leider nur zu oft, dass das Bier von der Aufgabe-Station nicht mit dem nächsten Zuge abgeht, sondern allen Unbilden einer heissen oder kalten Witterung ausgesetzt, einen halben Tag, auch noch länger, dort liegen bleibt. Dasselbe ist der Fall auf der Ankunfts-Station, wenn der Empfänger blos im gewöhnlichen Wege das Aviso zugestellt erhält. Dies kommt namentlich dann vor, wenn man sich nicht die besondere Geneigtheit des Manipulations-Personales zu erwerben trachtet, da bekanntlich ausser den

Amtsstunden keine Sendung angenommen oder ausgefolgt zu werden braucht. Hierdurch geschieht es nur zu oft, dass das Bier, wenn es blos eine Transportstrecke von 20 Kilometer zurückzulegen hat, von der Zeit seiner Aufgabe bis zur factischen Abgabe zwei Tage, ja noch länger, auf dem Wege sich befindet und, wie bereits früher dargethan, dem Verderben preisgegeben ist Noch viel schlimmer gestaltet sich in ähnlicher Weise die Sache, wenn das Bier auf eine andere Bahn übergeht Die meisten Plätze auf dem Lande, die an den Bierbezug von fern angewiesen sind, werden, in gleichem Maasse wie der Bier-Producent, durch diesen schwierigen und nachtheiligen Bahntransport in Mitleidenschaft gezogen. — Diesem Uebelstande könnte nur dadurch begegnet werden, wenn die Bahnen bestimmte Lieferzeit zu garantiren und bei Nichteinhaltung derselben zum Schadenersatz verpflichtet wären. Sie würden dann im eigenen Interesse ein muthwilliges oder nachlässiges Gebahren ihrer manipulirenden Organe nicht platzgreifen lassen.

Wegen eben gerügter Uebelstände ist der Brauindustrielle gezwungen, sein Erzeugnis an den Abnehmer selbst bei über 50 Kilometer Entfernung mit Pferdebezug zu verfrachten, weil er nur den dritten Theil der Transportzeit, welche die Bahn in Anspruch nähme, hierzu aufwendet. Der Kostenpreis des Bieres wird hierdurch allerdings, und zwar zum Nachtheile des Consumenten, um 5 Perc. erhöht."

Die Wünsche der Bierbrauereien müssen auch aus einem wirthschaftlichen Grunde der Beachtung und Berücksichtigung empfohlen werden. In diesem Industriezweige vollzieht sich allmählig der Uebergang vom Kleinbetriebe zur Grossindustrie. Der Kleinbetrieb ist eine aus vielen Gründen nicht mehr haltbare Form der Bierbrauerei. Um so mehr muss der grossindustrielle Betrieb gefördert werden zumal er auch mit der Zunahme des Consums per Kopf den Export-Chancen u. s. w. zusammenhängt. Nachdem aber das fertige Product dem Verderben unterliegt, so hängt die Möglichkeit des Grossbetriebes, der localen Concentrirung der Production, in ganz anderer Weise, als bei anderen Artikeln, von der Lieferfrist und Lieferzeit ab. Sind die Lieferfristen lang, zu lang, so wird für manche Orte die Bedeckung

des Localbedarfes von den grossen Brauereien anderer Orte aus verhindert oder doch erschwert. Auf diese Weise wird der Fortbestand der kleinen Brauereien künstlich gefristet, und damit schaden die Eisenbahnen am meisten sich selbst, denn die kleine Brauerei kauft zumeist ihre Gerste in der Umgebung und das Bier wird an Ort und Stelle verbraucht, während die grosse Brauerei die Gerste per Bahn bezieht und das Bier per Bahn versendet.

Ausser für den Verkehr auf den Linien einer und derselben Eisenbahn und für den Transport von lebendem Vieh, Bier und Fleisch, musste auch eine Abkürzung der Lieferfristen im Anschlussverkehre, jedoch nur auf Entfernungen bis 225 Kilometer, also im Localverkehre im engeren Sinne, gefordert werden, weil für diesen Verkehr, die sogenannte Expeditionsfrist von zwei Tagen auf die kurze Entfernung von nur 225 Kilometer vertheilt, daher die Gesammt-Beförderungs-Geschwindigkeit durchschnittlich nur 1·10 Kilometer per Stunde, unter Hinzutritt von Verbindungsbahnen in einzelnen Fällen sogar nur 0·15 Kilometer per Stunde beträgt. Solche Lieferfristen, die so bedeutend hinter der durchschnittlichen Geschwindigkeit der Beförderung per Achse zurückbleiben, grenzen ans Lächerliche. Wenn die Hauptbahnen durch die Massentransporte auf grössere Entfernungen wirklich so sehr in Anspruch genommen sein sollten, dass sie den Localverkehr nur bei dem gegenwärtigen Lieferfristen bewerkstelligen können, so müssten die Privilegien der Bahnen für den Localverkehr aufgehoben und mit demselben eigene Localbahnen betraut werden. Eine Wiener Stadtbahn wird ganz gewiss nicht sieben Tage und unter Hinzurechnung des Aufgabetages acht Tage beanspruchen, um ein Gut von Floridsdorf nach Penzing zu befördern.

Die folgenden Anträge und Beschlüsse der Enquête enthalten desshalb das Minimum dessen, was das verkehrtreibende Publicum, bei aller Rücksicht auf technische Schwierigkeiten, von den Bahnen verlangen kann:

„Jede Bahnverwaltung hat durch die Tarife für den Verkehr innerhalb ihres Gebietes Lieferungszeiten zu publiciren, welche folgende Ausmaasse nicht übersteigen dürfen.

A. Für gewöhnliche Frachtgüter:

Für den Transport bis zu 150 Km. zwei Tage, bei grösseren Entfernungen für je angefangene 150 Km. einen Tag mehr.

B. Für Eilgüter:

Für den Transport bis zu 150 Km. einen Tag, bei grösseren Entfernungen für je angefangene 150 Km. je 12 Stunden mehr.

Für Transporte, welche aus dem Bereiche einer Verwaltung in den Bereich einer anderen, direct oder indirect anschliessenden Verwaltung übergehen, gelten, insoferne für den betreffenden Verbandverkehr keine kürzere Lieferzeit publicirt worden sein sollte, die im §. 57 vorgesehenen Maximalansätze als normale Lieferungszeit, jedoch mit der Beschränkung, dass diese Lieferungszeit für Entfernungen bis zu 225 Km., dann für Transporte von lebendem Vieh und Bier die Hälfte dieser Maximal-Lieferungszeit nicht überschreiten dürfe.

XII. Capitel.

Nachträgliche Dispositionen des Aufgebers.

Die Forderung, dass das nachträgliche Dispositionsrecht des Aufgebers erweitert werde, wurde zuerst von dem Vorstande der Frucht- und Mehlbörse in Graz in einem Berichte an die dortige Handels- und Gewerbekammer erhoben, und zwar ohne ausführliche Begründung. *)

Das Comité für Mehl- und Mahlproducte hat dann in der Enquête die gleiche Forderung, in der gleichen Textirung, erhoben, nämlich: Es soll §. 59 B.-R. dahin präcisirt werden, dass es dem Aufgeber von Waaren gestattet ist, über dieselben während des Rollens oder vor Bezug durch den Adressaten gegen Deponirung des Aufgabs-Recepisses bei der Aufgabe-Station oder der Station des Domicils des Recepisse-Ueberreichers ohne sonstige Formalitäten anders zu verfügen.

Das Comité für Eisenwaaren, landwirthschaftliche Maschinen, Locomobile und Waggons erklärte, dass es sich dieser Forderung der Getreide- und Mehl-Gruppe anschliesse, restringirte dieselbe jedoch durch Hinweglassung der Worte: „während des Rollens" und „Station des Domicils des Recepisse-Ueberreichers".

Von diesem Comité wird die Forderung somit nur mit gewissen Beschränkungen erhoben; es ist aber beachtenswerth, dass sie von dieser Seite überhaupt erhoben wurde, weil die Ansuchen um Durchführung nachträglicher Dispositionen den gepflogenen Erhebungen zufolge bisher meist nur bei Getreide- und Mehl-Sendungen vorkamen. Motive

---

*) Es hiess lediglich am Schlusse des Antrages: . . . ., „indem durch diese Möglichkeit (der nachträglichen Disposition) der Verkäufer, resp. Aufgeber häufig vor Schaden bewahrt wird, was namentlich bei inzwischen eingetretenen Zahlungs-Einstellungen etc. der Fall ist."

hat die Gruppe der Eisen-Interessenten nicht angeführt und wäre somit anzunehmen, dass sie sich auf die Motive der Mehl- und Getreide-Gruppe stütze. — Diese Motive lauten:

„Vorkommnisse in der jüngsten Zeit lassen es wünschenswerth erscheinen, dass §. 59 B.-R. näher präcisirt werde. Es ist durchaus nicht gleichgiltig, ob es heisst, dass über das Gut nur dann noch anders verfügt werden kann, wenn dem Empfänger der Frachtbrief noch nicht übergeben ist, oder wenn das Gut selbst noch nicht übergeben ist. Ebenso soll es präcisirt werden, dass die nachträgliche Verfügung sowohl an der Aufgabs-, als an der Bestimmungs-Station getroffen werden kann und unter welchen Umständen."

Diese Motivirung stimmt mit dem Antrage selbst nicht ganz überein. In den Motiven wird das Hauptgewicht darauf gelegt, dass der Aufgeber auch nach Uebergabe des Frachtbriefes am Bestimmungsorte noch soll disponiren können, und weiters wird sowohl der Forderung eines Dispositionsrechtes des Aufgebers „während des Rollens" des Gutes (also vor Ankunft des Gutes in der Bestimmungs-Station), wie des Dispositionsrechtes in der „Station des Domicils des Recepisse-Ueberreichers" weiter keine Erwähnung gethan.

Die letztere Forderung (die Disposition im Domicile des Recepisse-Ueberreichers, d. i. Dispositionsrecht in jeder beliebigen Station) würde wohl am besten ganz fallen gelassen werden, denn es ist zu erwägen, dass das Aufgabe-Recepisse keinen Beweis über den Inhalt des Frachtvertrages (§. 50, B.-R. al. 5, Art. 391 H.-G.-B.) ausmacht, dass dem Aufgabs-Recepisse ferner kaum die rechtliche Natur eines Inhaber-Papieres — dessen Besitz allein schon legitimirt — zukommen dürfte, und schliesslich, dass die Eisenbahn die „Domicile" nicht wohl in Evidenz halten kann, auch dann nicht, wenn darunter, wie wahrscheinlich in dem vorliegenden Falle, der ordentliche Wohnort eines Gewerbetreibenden oder der Ort der Niederlassung einer Firma gemeint wäre.*)

*) Das Handels-Gesetz-Buch kennt den Ausdruck „Domicil" gar nicht und das Wechselrecht (Art. 24) versteht darunter einen vom Wohnorte des Bezogenen verschiedenen Zahlungsort.

Was dann weiter die Annahme von Dispositionen zum Zwecke des Anhaltens von Sendungen in Unterwegsstationen (während des Rollens) betrifft, so wird solchen geänderten Dispositionen seitens der Bahnen principiell weiter kein Hindernis entgegengestellt, als dass die Dispositionen von der Aufgabsstation und in der Regel nur nach Zustimmung der Direction angenommen und durchgeführt werden dürfen.

Für diesen einfachsten und häufigsten Fall ist — aber allerdings auch wieder nur im Anschlussverkehre — sogar durch ein besonderes Reglement vorgesorgt. Nach diesem Reglement ist nur in drei Fällen eine nachträgliche Disposition unbedingt ausgeschlossen, nämlich 1) bei Stückgütern (von denen viele in einen Wagen verladen werden, welchen man nicht wohl unterwegs so lange aufhalten kann, bis ein einzelnes Colli herausgefunden ist), 2) wenn die Amtshandlung der Zoll-, Steuer- und anderer Behörden alterirt würde, und 3) bei explodirbaren Gütern (aus Rücksichten der öffentlichen Sicherheit).

Diese sachlich begründeten Ausnahmen müssten überhaupt für alle anzustrebenden Reformen — also auch mit Rücksicht auf die Disposition von der Abgabe-Station aus — festgehalten werden und ebenso müsste man darauf Rücksicht nehmen, dass das Anhalten nicht in jeder beliebigen Station gefordert werden kann.

Von grosser Wichtigkeit ist die Maassregel eigentlich überhaupt nur, wenn es sich um die Ueberschreitung von Anschluss- oder Abzweigstationen, Verbindungsbahnen u. s. w. handelt.

Ist eine solche Station passirt, dann ist ein durch Nichtbeachtung der nachträglichen Disposition des Aufgebers entstandener Umweg kostspieliger und zeitraubender, als wenn es sich etwa nur um die Distanz zwischen mehreren Stationen derselben Route handelt.

Als der nächste, unter allen Umständen festzuhaltende und wenn möglich zu realisirende Wunsch wäre somit der anzusehen, dass auch die Abgabs-Station bezüglich nachträglicher Dispositionen dieselben Rechte ausüben dürfe, welche jetzt nur der Aufgabs-Station eingeräumt sind; dass

also die Eisenbahnen verpflichtet würden, auch solche Anweisungen zu beachten, welche nicht bei der Aufgabs-, sondern bei der Abgabs-Station ertheilt werden.

Die Gründe, welche seitens der Eisenbahnen gegen diese Forderung erhoben werden dürften, resp. bei ähnlichen Anlässen erhoben wurden, sind

1. dass die Abgabs-Station von den Gütern, ihrer Aufgabe, Instradirung u. s. w. keine Kenntnis habe, bevor nicht das Gut und mit demselben der Frachtbrief, Ladeschein u. s. w. in der Abgabs-Station ankommen,

2. dass, praktisch, nicht einmal die Aufgabs-Stationen das Recht haben, nachträgliche Dispositionen anzunehmen und auszuführen, sondern sich — mit einigen Ausnahmen — immer erst an die Direction wenden müssen, dass somit eigentlich auch nicht die Aufgabs-Station, sondern die Direction die nachträglichen Anweisungen durchführt, und

3. dass die Eisenbahnen durch nachträgliche Dispositionen des Aufgebers in erhöhtem Maasse der Gefahr ausgesetzt würden, dass ein Unbefugter über die Waare disponirt, dass die Waare in Folge dessen in Verlust geräth und dem Aufgeber resp. dem Adressaten ersetzt werden muss.

Bei den gegenwärtig bestehenden Einrichtungen verhält es sich nun wirklich so, dass die Abgabs-Station von dem für sie bestimmten Gute nichts erfährt, bevor es eingetroffen ist. Von der Absendung wird sie nicht verständigt. Unter diesen Umständen wäre es ihr daher allerdings nicht möglich, Dispositionen über das Gut zu treffen, da sie weder weiss, auf welcher Linie das Gut befördert wird, noch mit welchem Zuge, noch auch in welchem Wagen es sich befindet.

Ausserdem kennt sie den Inhalt des Frachtbriefes und die etwa in demselben enthaltenen Anmerkungen nicht, und weiss überhaupt nichts darüber, ob die Angaben, die ihr gemacht werden, wahr sind. Lediglich auf Grund eines vorgewiesenen Aufgabs-Recepisses kann keine Station disponiren.

Es steht aber nichts im Wege, dass alle einschlägigen Daten regelmässig und sofort nach Absendung eines Gutes der Adressstation mitgetheilt werden.

Gegenwärtig werden, wenn ich nicht irre, auf den

meisten Bahnen von dem Aufgabs-Recepisse vier Abdrücke gemacht. Einen Abdruck erhält der Aufgeber als Recepisse, einer bleibt auf der Aufgabs-Station für Zwecke der Evidenzhaltung zurück, einer geht mit dem Gute und dem Frachtbriefe an die Abgabsstation und ein Abdruck ist an die Controle zu leiten. Es müsste also ein fünfter Abdruck angefertigt, nachträglich Zugs- und Wagennummer beigesetzt und derselbe sohin jedesmal an die Abgabs-Station geleitet werden. Nach Eintreffen dieser Mittheilung wäre es dann der Abgangs-Station möglich, das Gut ausfindig zu machen und die nachträglichen Dispositionen des Aufgebers durchzuführen. Es ist mir zwar nicht bekannt, welche Absichten die Eisenbahnen damals damit verbanden; aber ich glaube mich erinnern zu können, dass seitens des Vereines deutsch-österreichischer Eisenbahnen schon einmal ein Preis für ein Verfahren ausgeschrieben war, mittelst dessen unter Einem nicht blos vier, sondern fünf oder noch mehrere Abdrücke der Begleitpapiere angefertigt werden könnten. Bis jetzt kennt man ein solches Verfahren nicht und ohne dasselbe müsste das fünfte für die Abgabe-Station bestimmte Exemplar separat geschrieben werden. Umsonst würden und könnten die Bahnen diese Mehrleistung nicht prästiren und darum entsteht auch vom kaufmännischem Standpunkte aus die Frage, ob es sich lohnen würde, für jede Sendung eine neue Nebengebühr zu bezahlen, damit in einzelnen Fällen über ein Gut nicht nur von der Aufgab-, sondern auch von der Abgabs-Station aus die ursprünglichen Dispositionen geändert werden können. Diese gewiss berechtigte Frage deutet aber auch einen Ausweg an, nämlich den, dass man einzelner Fälle wegen nicht das System zu ändern brauche. Handelt es sich um ein unvorhergesehenes, besonders dringliches und gefährliches Ereignis, wie es z. B. die Wahrscheinlichkeit einer Concurseröffnung ist, so wird es unter allen Umständen am besten sein, sich weder ausschliesslich an die Aufgabs-, noch an die Abgabs-Station, sondern im telegrafischen Wege direct an die Direction zu wenden. Definitive und durchgreifende Maassregeln können doch nur von hier aus getroffen werden. Man darf aber auch nicht übersehen, dass es für eine Eisenbahn immer bedenklich und

mit Verantwortlichkeit verbunden ist, das Aufgehen einer Sendung in einer Concursmasse zu verhindern, denn im Grunde genommen ist es doch eine Schmälerung der Masse und den Interessen des Versenders stehen die mindestens gleichwerthigen Interessen der Concursmassa-Gläubiger gegenüber.

Es würde also augenscheinlich sehr grosse Schwierigkeiten bereiten, der ausnahmsweisen Vorkommnisse wegen die Regel zu ändern — gewissermaassen die Ausnahme zur Regel zu machen.

Es gibt aber Fälle, wo die nachträgliche Disposition und auch die Disposition von der Abgabs-Station aus nicht eine seltene Ausnahme bilden, sondern in der Natur des kaufmännischen Betriebes gelegen sind und Beachtung verdienen. Diese Fälle kommen am häufigsten im Getreide- und Mehlhandel vor und wenn diesen Verhältnissen Rechnung getragen werden wollte, so wäre das im Interesse der Hebung des Verkehrs dankbar zu begrüssen.

Insbesondere im Getreidehandel ist häufig nicht die Aufgabs-, sondern die Abgabs-Station der Wohnort des Versenders und er pflegt unmittelbar nach der Aufgabe des Gutes die Aufgabs-Station zu verlassen, um sich in die Abgabs-Station zurückzubegeben und dort zu verbleiben.

Wir geben einige der häufigsten Fälle als Beispiel:

Ein Müller aus A besucht einen Getreidemarkt in B, macht daselbst Einkäufe, übergibt sie der Eisenbahn zur Beförderung an ihn selbst, resp. an sein Etablissement in A, und reist mit dem nächsten Zuge nach Hause. Mittlerweile gehen die Getreide-Preise in die Höhe, und da er noch anderweitig genügend bevorräthigt ist, so begibt er seinen letzten Einkauf weiter. Derselbe Fall wiederholt sich häufig bei grösseren und kleineren Getreidehändlern. Von einem solchen Müller, einem solchen Getreidehändler, verlangt nun der §. 59, Alinea 2 B.-R., dass er an die Aufgabs-Station zurückreise, damit er von dort aus seine geänderten Dispositionen treffen könne. Im Uebrigen kennen ihn in seinem Wohn-, d. i. dem Abgabs-Orte, sämmtliche Beamte der Bahn und in der Aufgabs-Station kennt ihn niemand. Dort kann

er sich einzig und allein durch das Aufgabs-Recepisse legitimiren.

Auch umgekehrt sind die Fälle nicht selten — mindestens nicht in der Provinz. Ein Landwirth oder Getreidehändler schickt per Bahn eine Partie Getreide nach dem Marktorte und fährt selbst dorthin voraus. Der Markt ist aber überstellt und die Preise so gedrückt, dass er entweder das Getreide verschleudern oder einmagaziniren müsste. Er wünscht desshalb, dass das Getreide überhaupt nicht weiter befördert oder nach einer anderen Station dirigirt werde und auch hier verlangt §. 59, Alinea 2 B.-R., dass er nach der Aufgabs-Station zurückfahre, um von dort aus seine geänderten Dispositionen zu treffen. Mittlerweile würde aber das Getreide an der ursprünglichen Bestimmungsstation anlangen und sein Schaden ist nicht mehr gut zu machen.

Schliesslich kommt es im Getreidehandel vor, dass die Bestimmungsstation bei Absendung noch nicht ganz genau feststeht. Die Angabe von mehreren (Eventual-) Bestimmungs-Orten ist unzulässig und der Aufgeber muss sich daher jetzt der nöthigen nachträglichen Dispositionen wegen am Aufgabsorte aufhalten und die Sendung nach ihrer Ankunft umcartiren und neu aufgeben lassen, was, wenn beispielsweise ein ausländischer Wagen zum Transporte benützt wurde, welcher nicht weiter gehen darf, grosse Auslagen verursacht.

Für solche im normalen Geschäfte vorkommende Fälle liesse sich allerdings ein Ausweg finden und der bestünde darin, dass sich der Aufgeber schon bei der Aufgabe die Aenderung seiner Dispositionen vorbehält, dass er auf dem Frachtbriefe einen bezüglichen Beisatz macht und in solchen Fällen gegen Entrichtung einer bestimmten Gebühr, jedesmal schon bei der Aufgabe ein Aviso an die Abgabs-Station ausgefertigt würde. Wurde die Abgabs-Station unter solchen Umständen avisirt, dann ist es ihr zunächst formell möglich, spätere Dispositionen durchzuführen; dann sind solche nachträgliche Dispositionen aber auch für die Eisenbahnen ziemlich ungefährlich.

Diese Einrichtung wäre daher zu empfehlen und von den anderen Wünschen, bei welchen die Interessen des Ver-

frächters und der Eisenbahn in einen schwer oder gar nicht zu vereinbarenden Gegensatz gerathen, wenigstens vorläufig, abzusehen. Alle nachträglichen Dispositionen sind sowohl für die Eisenbahnen, wie für das Publicum ziemlich gefährlich. Es ist wirklich möglich, dass ein Unberufener in den Besitz des Aufgabs-Recepisses gelangt oder dass selbst ein Aufgabs-Recepisse, welche ja sehr leicht nachzumachen sind, gefälscht und der Eisenbahn die Waare entlockt wird, wenn diese ohneweiters den Vorzeiger des Recepisses als dispositionsberechtigt anerkennt. Ich habe schon oben meine Zweifel darüber geäussert, ob ein Aufgabs-Recepisse in der That die rechtliche Natur eines Inhaberpapieres habe und wenn dem auch wirklich so sein sollte — was ich indessen eher bestreiten möchte — so wäre das Aufgabs-Recepisse, der „Aufnahmsschein," wie er im B.-R. genannt wird, noch immer keine Urkunde, welche den Beweis über den Inhalt des Frachtvertrages herstellt. Diese Wirkung hat nicht einmal ein Dupplicat des Frachtbriefes, sondern nur der Original-Frachtbrief selbst. (§ 50, 5, B.-R., ferner §. 49 B.-R. und Art. 391 und 392 H.-G.-B.). Hätte das Aufgabs-Recepisse die Beweiskraft des Frachtbriefes, dann läge die Frage der nachträglichen Dispositionen durch den Versender weit günstiger. Dann würden sich aber auch die Bahnen kaum sträuben, solche nachträgliche Dispositionen zu jeder Zeit und auch von der Abgabs- und den Zwischen-Stationen aus gegen Ausfolgung des Aufgabs-Recepisses auszuführen — immer vorausgesetzt, dass sie für lucrum cessans und damnum emergens, also für den Entgang an Frachtgebühren und die ihnen erwachsenden Mehrauslagen entschädigt werden.

Eine solche Gleichstellung der Recepisse mit dem Frachtbriefe zum Behufe der Erleichterung und Vereinfachung nachträglicher Dispositionen und selbst die Erweiterung der Beweiskraft der Recepisse in dem Maasse, dass die Eisenbahn, sobald sie sich im Besitze des ursprünglich ausgefertigten Original-Recepisses befindet, nicht mehr verpflichtet sein solle, am Bestimmungsorte dem durch den Frachtbrief bezeichneten Empfänger den Frachtbrief und das Gut auszuliefern (§. 59 B.-R., Art. 403 G.-B.), eine so wesentliche Ausdehnung der Beweiskraft des Recepisses verstösst

vorläufig gegen das Handelsgesetzbuch und weiter hinaus wäre es fraglich, ob eine Aenderung des Handelsgesetzbuches in dem angedeuteten Sinne wirklich einem Bedürfnisse und der allgemeinen rechtlichen Ueberzeugung entspräche. Ich verfolge hier überhaupt weiter keine Absicht, wie die, auf die Schwierigkeiten der ganzen Frage aufmerksam zu machen, und will deshalb blos andeuten, dass meines Wissens in deutsch-juristischen Kreisen das Bestreben vorherrscht, dem Frachtbriefe seine allein beweismachende Kraft zu erhalten.

Unter den heutigen Verhältnissen handelt die Eisenbahn, wenn sie über ein Frachtgut lediglich auf Grund eines vorgewiesenen oder ihr eingehändigten Recepisses disponirt und das Gut etwa ausfolgt, ganz und gar auf eigene Gefahr und Rechnung, und wenn das Recepisse gefälscht wäre, so müsste sie ohne Frage den entstandenen Schaden ersetzen.

Was schliesslich die letzte im Eingange citirte Forderung betrifft, dass nämlich der Aufgeber auch dann noch über das Gut soll disponiren können, wenn dem Empfänger der Frachtbrief schon übergeben ist, er jedoch das Gut noch nicht bezogen hat, so wäre zunächst vom rein praktischen Standpuncte aus darauf aufmerksam zu machen, dass diese beiden Momente der Uebergabe des Frachtbriefes und der Uebernahme der Waare in der Regel zusammenfallen. Zwischen der Zustellung des Aviso an den Empfänger und der Behebung des Frachtbriefes und Uebernahme des Gutes liegt meist ein Zwischenraum und bei lagerzinsfreien Gütern sogar häufig ein Zeitraum von mehreren Wochen; aber auf die Uebernahme der Frachtbriefe und Zahlung der Fracht pflegt die Empfangnahme des Gutes meist unmittelbar zu folgen. In den beobachteten Fällen war der Vorgang immer der, dass der Adressat seinen oder einen dem Spediteur gehörigen Streifwagen zur Bahn sandte, dem Kutscher oder einem anderen Begleiter des Fuhrwerkes das Aviso und den beiläufigen Betrag der Frachtgebühr einhändigte, dieser sohin an der Cassa den Frachtbrief gegen Erlag der auf dem Gute haftenden Auslagen und Gebühren erhob und hierauf sofort das Gut unter Vorzeigung des quittirten

Frachtbriefes in der Expedition, resp. dem Magazin, übernahm und auf den Abstreifwagen verladen liess.

Die Fälle, wo die Fracht bereits bezahlt und der Frachtbrief übernommen, die Waare aber erst wesentlich später ausgefolgt wird, dürften zu den Ausnahmen gehören.

Der praktische Vortheil einer solchen Verlängerung der Dispositionsrechte des Aufgebers bis zum Moment der wirklichen Ausfolgung des Gutes an den Adressaten wäre somit im Vergleiche mit der gegenwärtigen Dauer dieser Dispositionsrechte (d. i. bis zur Ausfolgung des Frachtbriefes) nicht sehr bedeutend.

Auf den grösseren oder geringeren Nutzen kann es übrigens nicht mehr ankommen, sobald die reine Rechtsfrage aufgeworfen ist und dies ist hier der Fall, denn eine solche Verlängerung der Dispositions-Befugnis des Aufgebers würde nicht etwa nur gegen die Praxis und die besonderen Vorschriften und Instructionen der Bahnen, sowie gegen den §. 59 B.-R. verstossen — diese Verlängerung ist vielmehr nach dem Handelsgesetzbuche (Art. 404—405) unzulässig. §. 59 B.-R. ist überhaupt nichts weiter, als eine Paraphrase des Art. 405 H. G.-B., welcher lautet:

„Nach Ankunft des Frachtführers am Orte der Ablieferung ist der im Frachtbriefe bezeichnete Empfänger berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der Verpflichtung, wie sie der Frachtbrief ergibt, im eigenen Namen gegen den Frachtenführer geltend zu machen, sei es, dass er hiebei im eigenen oder im fremden Interesse handle; er ist insbesondere berechtigt, den Frachtenführer auf Uebergabe des Frachtbriefes und Auslieferung des Gutes zu belangen, soferne nicht der Absender vor Einstellung der Klage eine nach Maasgabe des Art. 402 noch zulässige entgegenstehende Anweisung gegeben hat.“

Das Klagerecht des Adressaten auf Auslieferung des Gutes beginnt somit schon im Momente der Ankunft des Gutes in der Adress-Station. Er braucht nicht einmal die Uebergabe des Frachtbriefes abzuwarten. Der Frachtführer muss den Frachtbrief und das Gut über Verlangen des Adressaten ausliefern, es wäre denn, dass der Absender noch vor Uebergabe des Frachtbriefes die Zurück-

gabe des Gutes oder die Auslieferung desselben an einen anderen Empfänger verfügt hätte. (Art. 402 H.-G.-.B.)

Demnach könnte dem Wunsche nach Verlängerung der Dispositionsberechtigung des Aufgebers bis zur effectiven Uebernahme der Waare durch den Adressaten nicht einmal durch eine Aenderung des Betriebs-Reglements entsprochen werden. Es bedürfte auch hiezu einer Aenderung des Handels-Gesetz-Buches.

Soweit mir die Literatur über die Art. 402—405 H.-G.-B. bekannt ist, müsste ich wohl zugeben, dass, theoretisch, die Frage der Abgrenzung der Dispositionsrechte des Aufgebers von denen des Empfängers einer Eisenbahnsendung noch kaum als gelöst zu betrachten ist. Die Meinungen schwanken noch. Die Mehrzahl der Meinungen dürfte sich aber doch jenem Standpunkte zuneigen, auf welchem das österr.-deutsche Handels-Gesetzbuch steht. Auf dieser Basis hat auch in Bern die Verständigung mit Frankreich, Italien und der Schweiz stattgefunden und der Berner Entwurf eines internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachten-Verkehr, auf welchen ich im Capitel XIX zurückzukommen gedenke, hat den Standpunkt des österreichisch-deutschen Handels-Gesetzbuches durch den Artikel 16 fast wortgetreu recipirt.

Derselbe lautet:

„Die Eisenbahn ist verpflichtet, an dem Orte der Ablieferung dem bezeichneten Empfänger gegen Bezahlung der im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge und gegen Bescheinigung des Empfanges den Frachtbrief und das Gut auszuhändigen.

Der Empfänger ist nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen in eigenem Namen gegen die Eisenbahn geltend zu machen, sei es, dass er hierbei in eigenem oder in fremdem Interesse handle. Er ist insbesondere berechtigt, von der Eisenbahn die Uebergabe des Frachtbriefes und die Auslieferung des Gutes zu verlangen. Dieses Recht erlischt, wenn der im Besitze des Dupplicates befindliche Absender der Eisenbahn eine nach Maassgabe

des Art. 15 noch zulässige entgegenstehende Anweisung gegeben hat.

Als Ort der Ablieferung gilt die vom Absender bezeichnete Bestimmungsstation."

Schliesslich dürfte noch eine Andeutung über den Stand der Frage in England von Interesse sein. In dieser grossen Lehrwerkstätte für den Eisenbahnbetrieb wurde in der jüngsten Zeit vor dem Londoner Appellgerichte direct über die Frage verhandelt: „in welchem Momente des Eisenbahn-Transportes geht das Eigenthum der Waare von dem Verkäufer an den Käufer über?". Das Appellgericht entschied dahin, dass der Uebergang des Eigenthums in dem Momente der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte resp. in dem Momente stattfinde, wo der Adressat von der Ankunft verständigt wurde.*) Hier wird also der Uebergang des Eigenthums noch auf einen früheren Zeitpunkt, als die Aushändigung des Frachtbriefes verlegt.

Unter diesen Umständen liegt für jetzt die Möglichkeit nicht vor, den Wünschen der mehrgenannten Interessenten im vollen Umfange Rechnung zu tragen. Auch nicht im Wege einer Aenderung des Betriebs-Reglements. Nicht einmal dazu könnten die Bahnen verpflichtet werden, dass sie andere Anweisungen beachten, als diejenigen, welche ihnen durch die Aufgabs-Station zukommen. Wenn indessen die Bahnen dazu auch vorläufig nicht verpflichtet werden können, so ist es ihnen doch auch nicht untersagt, und desshalb ist die Erwartung berechtigt, dass die Bahn-Verwaltungen Wünschen, welche von so hervorragender Seite und in so eindringlicher Weise geäussert wurden, Wünschen, deren Erfüllung unter Modalitäten möglich ist, welche für die Eisenbahn jedes Risico beseitigen, dass die Eisenbahnen solchen Wünschen Rechnung tragen werden.

Die zum Beschlusse erhobenen Forderungen wurden, wie folgt, formulirt:

„Die Verwaltungen der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen sind zu ersuchen, dass sie in die besonderen Vorschriften für die Beförderung

---

*) Economist XLI. Band, S. 256.

von Getreide eine Bestimmung des Inhalts aufnehmen, dass es den Aufgebern von Getreide- und Mehl-Sendungen in ganzen Wagenladungen gestattet sei, sich bei der Aufgabe die Ertheilung nachträglicher Anweisungen wegen Zurückgabe des Gutes oder Auslieferung desselben an einen anderen, als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger im Wege der ursprünglich benannten Abgabe-Station vorzubehalten. In solchen Fällen ist bei der Ertheilung der nachträglichen Anweisung der Aufgabsschein an die Eisenbahn zurückzustellen und in dem Frachtbriefe eine Erklärung abzugeben, dass die Zurückstellung des Aufgabsscheines an die Eisenbahn dieselbe Wirkung haben soll, wie die Auslieferung des Frachtbriefes und Frachtgutes an den Adressaten.“

XIII. Capitel.

Ablieferung der Güter.

Die Fristen, binnen welcher die vom Versender selbst verladenen Güter durch die Empfänger abzuladen und abzuholen sind, sollen gemäss §. 59 B.-R. durch die besonderen Vorschriften jeder Verwaltung festgesetzt und auf jeder Station durch Aushängen in den Expeditionslocalen, beziehungsweise auch durch Bekanntmachung in einem Localblatte zur allgemeinen Kenntniss gebracht werden.

Diese Bestimmung, welche den Bahnen vollkommen freie Hand gibt, scheint besonders engherzig aufgefasst und der Standpunkt der Interessenten ganz ausser Beachtung gelassen worden zu sein.

Es ist begreiflich, dass die Bahnen die fraglichen Fristen so kurz als nur möglich zu bemessen streben, weil ihnen das überflüssig lange Zurückhalten der Wagen grossen Schaden verursacht und weil einzelne Empfänger ohne einen solchen Zwang das Entladen der Wagen ungebührlich lange hinausschieben würden. Die von den Bahnen festgesetzten Fristen müssen aber unbedingt derart bemessen sein, dass es den Parteien auch mit Rücksicht auf die localen Verhältnisse innerhalb derselben möglich ist, das Entladen zu bewerkstelligen. Nach den Beschwerden, welche in der Enquête vorgebracht wurden, waltet diese billige Einsicht seitens der Bahnen nicht immer ob.

Der bezügliche an die IX. Gruppe geleitete Antrag lautete folgendermaassen:

„Für die Auf- und Abladung der Wagen soll den Parteien eine Frist von 24 Stunden eingeräumt werden und die Bahnen sind erst nach Ablauf derselben zur Einhebung von Strafgeldern, die jedoch nicht mehr als 2 fl. pro Tag zu betragen hätten, berechtigt. Dagegen wird aber auch der

Bahnverwaltung die Verpflichtung auferlegt, die Parteien für jedes Zeitversäumnis, das durch eine, durch ihre Schuld hervorgerufene Störung der Verladung verursacht wird, entsprechend zu entschädigen, sowie für geeignete, zweckmässig eingerichtete Aufladegeleise Sorge zu tragen.“

Motivirt wird der Antrag, wie folgt:

„Die Frist für die Auf- beziehungsweise Abladung der Frachten ist mit 12 Stunden bestimmt. Der Bahnverwaltung bleibt es aber noch überdiess vorbehalten, dieselbe auf 6 Stunden herabzumindern. Bei Nichtbefolgung hat die Partei von jedem Wagen 20 kr. für jede weitere Stunde zu zahlen. Aus dieser Bestimmung geht abermals hervor, dass das Interesse der Bahn gewahrt wird, die Partei aber gänzlich der Laune des Beamten überlassen bleibt. In Folge mangelhafter Einrichtungen ist der Frächter besonders bei Kartoffeln und Rüben darauf angewiesen, das Aufladen mit dem Aufgebote aller physischen Kräfte zu bewerkstelligen. Nicht selten, mitunter beinahe absichtlich, wird das Verladen durch Verschiebearbeit Stunden hindurch gehindert. In solchen und ähnlichen Fällen steht es nun dem Vorstande zu, bei nicht rechtzeitiger Vollendung der Ladung von den Nachtragszahlungen zu befreien. Wer entschädigt aber den Grundbesitzer für die versäumte Zeit, mit der er besonders bei Kartoffeln und Rüben zu rechnen hat? Will die Bahnverwaltung für solche Versäumnisse Strafgelder einheben, so muss selbe auch den der Partei zugefügten Schaden gut machen. Wenn die Bahnverwaltung von den Parteien für versäumte Auf- und Abladezeit per Wagen im Jahre nur für 100 Stunden Strafgelder zu 20 kr. eincassirt, so repräsentirt diess schon den sehr namhaften Betrag von 20 fl. Aus diesem ganz ungewöhnlichen Strafausmaasse lässt sich am besten ersehen, welch' enormen Nutzen die Bahn von jedem einzelnen Wagen per Stunde beansprucht.

Nun ist es selbstverständlich, dass die Parteien für rechtzeitiges Auf- und Abladen verantwortlich bleiben müssen. Allein die Bahnverwaltungen sollten hiefür, mindestens bei Kartoffeln und Rüben, eine Frist von 24 Stunden einräumen und erst nach Ablauf derselben zur Einhebung von Strafgeldern berechtigt sein und dürften letztere per Tag nicht

mehr als höchstens 2 fl. betragen. Andererseits hätte aber auch die Bahnverwaltung die Parteien für jedes Zeitversäumniss, das durch eine durch ihre Schuld hervorgerufene Störung der Verladung verursacht wird, entsprechend zu entschädigen. Sie hätte ferner für geeignete, zweckmässig eingerichtete Aufladegeleise Sorge zu tragen und sind für Kartoffeln und Rübe niedere Rampen wünschenswerth."

Die Berechtigung dieser Forderungen lässt sich nicht in Abrede stellen; es dürfte aber schwer halten, solche Detail-Bestimmungen in das Betriebs-Reglement aufzunehmen. Derartige Bestimmungen müssen fast für jede Station anders lauten. Mit einer allgemein gehaltenen Vorschrift wäre dem Verkehre im Ganzen und Grossen nicht gedient; denn, wenn diese Vorschrift noch so liberal wäre, so würde sie dennoch jene ausnahmsweisen, weit günstigeren Concessionen über verlängerte Abladefristen nicht erreichen, welche die Bahnen in einzelnen Fällen ohnehin bereits zugestanden haben. Der vollsten Unabhängigkeit in Bezug auf Wagenbedarf und Wagen-Entladung erfreuen sich überhaupt nur solche Industrielle und Landwirthe, welche, so wie dies in den grossen Industriestaaten zur Regel geworden ist, ihre eigenen Kohlen und Frachtwagen besitzen. Dort betrachtet man die Anschaffung einer entsprechenden Anzahl von Eisenbahn-, insbesondere Kohlenwagen, als einen nothwendigen Bestandtheil des Fabriks-Inventars. Dieses System bietet auch den Bahnen ausserordentliche Vortheile, und da es seitens unserer Bahnen in den wenigen Fällen, wo sich ihnen eine Gelegenheit dazu bot (Theerwagen, Bassinwagen, Bierwagen u. s. w.) in coulanter Weise unterstützt wurde, so würde es der Mühe lohnen und wäre an der Zeit, dass seitens einiger unserer grössten industriellen Unternehmungen in dieser Richtung Versuche gemacht werden. Mindestens wären in dieser Richtung Erhebungen zu pflegen und Calculationen anzustellen, obwohl ein System, welches sich in anderen Industrie-Bezirken und unter weit schwierigeren Verhältnissen so ausgezeichnet bewährt hat, kaum vollständig verwerflich sein kann. Den Zucker- und Spiritus-Fabriken, die mindestens während sechs Monaten jedes Jahres ein, nur geringen Schwankungen unterliegendes, Kohlen- und Rübenquantum

auf bestimmten Routen transportiren müssen und sich jetzt wirklich in einer kostspieligen, zeitraubenden und unbequemen Abhängigkeit von den Eisenbahnen befinden, müsste die Anschaffung eigener Wagen unbedingt rentiren. Durch die blosse Ersparung der Uebergangsgebühren von 2—4 fl. per Wagen, welche die Bahnen für die Ueberstellung jedes einzelnen Wagens auf das Fabriksgeleise einheben, würden sich die Anschaffungskosten amortisiren.

Diese eigenen Wagen können auf den Bahnhöfen und in den Fabriken zu jeder Zeit und ganz nach Convenienz des Eigenthümers beladen und entladen werden, ohne dass die Bahnen Fristen vorschreiben und Strafen einheben dürfen, und wenn die Wagen durch eine bestimmte Zeit für die industriellen Zwecke nicht benöthigt werden, dann dürfte es bei dem notorischen Wagenmangel vieler Bahnen keine Schwierigkeiten verursachen, diese Wägen für kürzere oder längere Zeit zu vermiethen. Das Beispiel der Waggons-Leihanstalten ist durchaus nicht abschreckend.

Bezüglich der den Eisenbahnen gehörenden Wagen lässt sich an dem Principe des §. 59 aus den bereits angeführten Gründen kaum viel ändern. Dagegen wird ein Appell an die Eisenbahnen des Inhalts, dass die Verwaltungen ersucht, resp. durch die Regierung zu veranlassen wären, die Fristen, binnen welcher die von den Versendern selbst verladenen Güter durch die Empfänger auszuladen und abzuholen sind, in einer den localen Verhältnissen, der Natur der Güter und den Wünschen der Verfrächter Rechnung tragenden Weise zu verlängern, kaum ganz unberücksichtigt bleiben, und wenn dies wider Erwarten dennoch der Fall sein sollte, dann erst wäre der Zeitpunkt gekommen, wo die Abhilfe im Gesetzgebungswege angestrebt werden müsste. Es ergab sich übrigens bei Discussion des Gegenstandes, dass die ohnehin kurz bemessene Frist häufig noch durch Dispositionen der Bahn-Organe geschmälert werde und die Fristen daher nicht immer effective, sondern manchmal nur nominelle sind. Dieser Umstand muss mit Rücksicht auf eine künftighin vielleicht doch nothwendig werdende Austragung der ganzen Frage im Gesetzgebungswege jetzt

schon erwogen und klargestellt werden und ist das in Form einer Resolution der Enquête mit folgender Fassung geschehen:

In diese Frist (für das Ausladen und Abholen der Güter) darf die Zeit, während welcher die Beladung oder Entladung durch Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Organe verhindert oder unterbrochen wurde (Verschiebedienst, Zugsverkehr u. s. w.) nicht eingerechnet werden.

Bis jetzt wurden die Fristen immer in continuo gerechnet und dadurch unter Umständen entweder der Betriebsdienst oder das Verladen gestört. Sobald aber der Fall von Unterbrechungen der Fristen vorgesehen ist, braucht der Betriebsdienst nicht durch Rücksichten auf das Verladen von Parteigütern gestört zu werden und die Parteien erleiden durch die manchmal nicht zu vermeidenden Störungen und Unterbrechungen keinen Abbruch an der Gesammtdauer der Fristen.

XIV. Capitel.

Unterbrechung der Lagerfrist an Sonn- und Feiertagen.

Das Questionär über den Transportbetrieb mit Bezugnahme auf die Bestimmungen des Eisenbahnbetriebs-Reglements (Questionär Nr. II) der Transport-Enquête vom Jahre 1871 enthält sub Nr. 43 folgende Frage:

„Sind die Bestimmungen über den Lagerzins (§. 44 B.-R. vom Jahre 1863) reformbedürftig, und zwar nicht zum Mindesten in dem einen Punct, dass für den Tag der Avisirung, dann für die Sonn- und ortsüblichen Feiertage ein Lagerzins nicht berechnet wird?“

Diese Frage kam gleich in der 3. Sitzung (13. März 1871) und zwar im Zusammenhange mit den Fragepuncten 2 und 4 (Beförderungspflicht und Transportmittel) zur Verhandlung; wurde aber von den Experten nicht näher berührt.

Im Allgemeinen sprach man sich für wesentliche Verlängerung der lagergeldfreien Zeit aus. In dem ausgezeichneten Berichte, welchen General-Director Sochor über das Betriebs-Reglement erstattete, wird der Gegenstand nicht behandelt, sondern in den Motiven zu B.-R §. 14 in den Bericht über die Tarifirung verwiesen. In diesem Berichte ist aber über den zweiten Theil der obigen Frage Nr. 43 gleichfalls nichts enthalten.

Nichtsdestoweniger erhielt §. 14 des Betriebs-Reglements vom 1. Juli 1872 (nach dem Vorbilde des deutschen Betriebs-Reglements) in alinea 9, 2 einen in dem alten B.-R. nicht enthalten gewesenen Beisatz mit folgendem Texte:

„Zwischenfallende Sonn- und Festtage werden überall nicht mitgerechnet.“

Auf was sich dieses „überall“ bezieht, steht nicht ganz

fest. Einzelne Commentatoren (Dr. Epstein u. a.) bezogen es auch auf §. 11 des B.-R. vom Jahre 1872. Ganz sicher bezieht es sich auf Avisirung und Ablieferung der Güter und nur mit dieser Bedeutung und Tragweite dürfte es in den §. 59 des B.-R. vom Jahre 1874 herübergenommen worden sein.

Nach allem Vorangeschickten muss man zwischen der Frage Nr. 43 des Questionäres vom Jahre 1871 und dem §. 59 unseres gegenwärtigen B.-R. mindestens so weit einen Causalnexus annehmen, dass die durch die Frage Nr. 43 angebahnte Reform durch den §. 14 ausgeführt worden ist und beide mit einander nicht im Widerspruche stehen. Demnach enthält §. 59 eine Vorschrift, durch welche es den Eisenbahnen untersagt ist, für die Sonn- und ortsüblichen Feiertage einen Lagerzins zu berechnen, resp. einen Sonn- oder Feiertag in die tarifmässig festgesetzte lagerzinsfreie Zeit einzurechnen.

Mit dieser Vorschrift steht die Praxis nicht in Uebereinstimmung. Die Vertreter der Eisen-Industrie berichteten hierüber Folgendes:

„Die meisten österreichischen Bahnen machen einen für den Empfänger höchst nachtheiligen Unterschied in der Auslegung der drei Tage lagerzinsfreien Bezugsfrist, als deren erster Tag immer der durch das Datum des Aviso festgestellte Bestelltag zu gelten hat. Fallen in die lagerzinsfreie Zeit Sonn- oder gesetzliche Feiertage, so wird bei der Südbahn die lagerzinsfreie Zeit um dieselben verlängert, bei den anderen Bahnen geschieht dies nur mit Ausschluss des ersten Tages, so dass, wenn der erste Tag ein Sonn- oder Feiertag ist, die lagerzinsfreie Zeit nicht verlängert wird.

Bei der grossen Zahl der in Oesterreich gesetzlich anerkannten Feiertage kommt es vor, dass zwei solche einem Sonntag vorhergehen, oder auf einen solchen folgen, oder dass drei Sonn- und Feiertage nur durch einen Werktag getrennt sind, und wenn die Zustellung des Aviso an einem solchen Sonn- oder Feiertage erfolgt, so tritt der Fall ein, dass einem Empfänger gar kein lagerzinsfreier Tag verbleibt und er schon am ersten Werktage, an dem der Bezug erfolgen kann, lagerzinspflichtig wird oder dass der verblei-

bende einzige freie Werktag zur Abfuhr von Massengütern nicht hinreicht und auch dann die Lagergeldpflichtigkeit erwächst."

Diese Beschwerde erscheint begründet, denn schon die Ausführungsvorschriften, welche die Eisenbahnen zu §. 59, 3 verlautbart haben, stehen mit dem Sinne und Wortlaute des B.-R. nicht mehr ganz in Uebereinstimmung. Diese Vorschriften lassen sich in zwei Gruppen theilen. Für die eine Gruppe von Bahnen lautet die Vorschrift ungefähr folgendermaassen:

„Fallen in die lagerzinsfreie Zeit Sonn- oder gesetzliche Feiertage, so wird die lagerzinsfreie Zeit um dieselben verlängert. Bei jenen Gütern jedoch, welche mehr als drei Tage lagerzinsfreie Zeit geniessen, werden Sonn- und gesetzliche Feiertage gleich Werktagen behandelt."

Die Vorschrift für die andere Gruppe von Eisenbahnen lautet dagegen ungefähr folgendermaassen:

„Fallen in die lagergeldfreie Zeit, mit Ausschluss des ersten Tages, Sonn- oder gesetzliche Feiertage, so wird die lagergeldfreie Zeit um dieselben verlängert. Bei jenen Gütern jedoch, welche mehr als drei Tage lagergeldfreie Zeit geniessen, werden Sonn- und Feiertage gleich Werktagen behandelt."

Die Sonn- und Feiertage werden somit thatsächlich von den Bahnen in gewissen Fällen mitgerechnet, während das B.-R. ganz klar und deutlich vorschreibt, dass sie überall nicht mitgerechnet werden dürfen.

Es scheint, als ob die Bahnen den Anspruch auf Nicht-Befolgung der in Rede stehenden Bestimmung des §. 59 dadurch erworben zu haben glauben, dass für gewisse Güter die lagergeldfreie Zeit verlängert wurde. So sehr bedeutend sind diese Verlängerungen gerade nicht, jedenfalls sind sie noch immer nicht zureichend, und wenn die lagerzinsfreie Zeit auf der einen Seite etwas über drei Tage verlängert wurde, so wurde sie für andere Güter wieder verkürzt (Petroleum, Equipagen zwei Tage, fette Spinnereistoffe einen Tag) und für gewisse Güter (Heu und Stroh) wird überhaupt gar keine lagerzinsfreie Zeit zugestanden. (§. 59, 1 B.-R. sagt: Die Güter sind binnen der im Tarife festzustellenden

lagerzinsfreien Zeit, welche nicht weniger als 24 Stunden betragen darf, abzunehmen). Ein Ausgleich hat somit nicht stattgefunden, und ausserdem kann es nicht den Eisenbahnen überlassen sein, irgend eine Bestimmung des B.-R. nur zum Theile einzuhalten und dafür das Publicum — vermeintlich — in anderer Weise zu entschädigen. Auch der Hinweis auf Art. 329 und 330 H.-G.-B. vermag das Vorgehen der Eisenbahnen nicht zu rechtfertigen. §. 59 des B.-R. ist eben eine Erweiterung der allgemeinen Vorschriften des Handelsgesetzbuches und wenn sich die Abhilfe nicht etwa durch eine authentische Interpretation des Handels-Ministeriums bewerkstelligen liesse, so wäre es allerdings nothwendig, den §. 59 B.-R. so zu stylisiren, dass den Eisenbahnen jeder Vorwand für die Verkümmerung der Lieferfrist benommen werde.

XV. Capitel.

Haftpflicht der Eisenbahnen für die Gepäckträger.

Der Abschnitt III des B.-R. handelt zunächst wohl nur von der Beförderung der Frachtgüter. Somit würde die Beförderung des Personengepäcks und die damit zusammenhängende Frage der Gepäckträger eigentlich nicht vom Standpuncte des §. 63 B.-R. aus zu behandeln sein. Das Betriebs-Reglement ist aber nur ein Subsidiar-Gesetz, resp. Verordnung und kann das Handelsgesetzbuch nicht derogiren. Demnach ist das Betriebs-Reglement so zu interpretiren, dass es keinen Widerspruch mit dem Handelsgesetzbuche enthält. Wenn daher der Art. 400 H.-G.-B. nahezu wörtlich (es ist nur dem Worte „Frachtführer“ das Wort „Eisenbahn“ substituirt) als §. 63 im Betriebs-Reglement Aufnahme gefunden hat, so kann er nur mit seinem ursprünglichen Sinne und seiner Tragweite herüber genommen worden sein. Das Handelsgesetzbuch rechnet aber das Reisegepäck zu den Frachten (Art. 425 u. ff.) und die im Art. 400 statuirte Haftpflicht der Eisenbahn für ihre Leute, bezieht sich demnach auch auf die mit dem Reisegepäck beschäftigten Leute. Durch das Betriebs-Reglement und die verschiedenartige Behandlung des Reisegepäcks (der Thiere, Leichen u. s. w.) seitens der Bahnen, sowie die Zusammenfassung der Subsidiar-Vorschriften für diesen Betriebszweig in den II. Abschnitt des B.-R. haben die Rechte des Publicums keine Schmälerung erlitten. Die Eisenbahnen haben daher auch für die Gepäckträger zu haften und es ist nur ein Missbrauch, wenn sie sich dieser Haftung bisher entzogen haben.

Gegen die Forderung selbst wurden theils jetzt, theils bei früheren Anlässen der Hauptsache nach zwei Einwendungen erhoben, nämlich erstens die, dass die Gepäckträger Dienstleistungen verrichten, welche von der Eisenbahn nicht

übernommen werden, und zweitens, dass die Gepäckträger keine Angestellten, keine „Leute“ der Eisenbahnen sind.

§. 32 B.-R. gibt den Bahnen allerdings einen gewissen Anhaltspunct, um einen Theil der von den Gepäckträgern besorgten Dienstleistungen als: „von der Bahn nicht übernommen“ zu bezeichnen, nämlich den „Transport des Gepäckes nach und von den Localen der Gepäcks-Expedition.“ §. 32 ist aber so wie das ganze Betriebs-Reglement nur eine Verordnung, und wenn dieselbe wirklich im Widerspruche mit dem Handelsgesetzbuche stünde, so müsste jeder Richter, trotz Betriebs-Reglement, im Sinne des Handelsgesetzbuches erkennen. In keinem Falle ist §. 32 B.-R. ein Grundgesetz, und wenn es den Bahnen gelingen sollte, unter Berufung auf §. 32 B.-R. eine Besserung der jetzigen Zustände zu verhindern, dann müsste man eben hoffen und anstreben, dass die Regierung auch den §. 32 B.-R. abändert. Bei einiger Bedachtnahme auf die missliche Situation, in welcher das Publicum sich jetzt befindet, liesse sich indessen die Abhilfe auch ohne Aenderung des §. 32 B.-R. bewerkstelligen.

Auf die Haftpflicht für den Transport des Gepäcks nach dem Gepäcks-Expeditionslocale legt das Publicum kein besonderes Gewicht. Hierbei pflegt man selbst zu interveniren und es ist der Fall eines Verlustes oder einer bedeutenden Beschädigung des Gepäcks in diesem Stadium weniger zu befürchten.

Bei der Ausfolgung des Gepäcks ist die Sachlage schon ungünstiger. Man muss bei dem Verlassen des Waggons dem Gepäckträger das Recepisse ausfolgen, erhält die mit der Nummer des Gepäckträgers versehene Marke (trotz §. 32 B.-R.) thatsächlich nicht und ist nun ganz darauf angewiesen, dass man sich die Nummer des Gepäckträgers merkt und dass man von ihm als Eigenthümer des Gepäckscheines gutwillig agnoscirt wird. Ein solcher Zustand ist unnatürlich und verletzt das Rechtsgefühl.

Auf die verschiedenen Spielarten der Praxis kommt es hierbei weiter nicht an. In gewissen Stationen hat das Publicum in das eigentliche Gepäcks-Expeditionslocale überhaupt gar keinen Zutritt. Nur die Gepäckträger haben Zu-

tritt und man muss dem Gepäckträger das Recepisse geben. In anderen Stationen gibt es überhaupt kein Gepäcks-Expeditionslocale. Das Gepäck wird ausgeladen, bleibt neben dem Hüttelwagen auf der Erde liegen und der erste beste, wirkliche oder von dem Reisenden dafür gehaltene Stations-Arbeiter übernimmt das Recepisse und spielt mit oder ohne Berechtigung die Rolle des Gepäckträgers.

Bezüglich der Ausfolgung des Gepäcks ist also schon eine Abhilfe und die Uebernahme einer gewissen Haftpflicht seitens der Bahnen geboten.

Die Gepäckträger haben aber auch noch andere Verrichtungen zu besorgen, Verrichtungen, für welche unbedingt Vorsorge getroffen sein muss, nämlich die Manipulation mit dem Handgepäck und das Uebertragen des Gepäcks in den Uebergangs-Stationen. Es geht absolut nicht an, dass die Eisenbahnen für diese Verrichtungen keine Leute beistellen, und ebenso wenig geht es an, dass sie Leute beistellen und jede Verantwortung für dieselben ablehnen. Man braucht nicht gerade auf Kinder, Frauen und Kranke hinzuweisen; auch die Kraft eines Mannes reicht nicht immer aus, um das Gepäck einer Reisegesellschaft allein zu versorgen.

Ausser dem Gewichte kommt auch der Werth der Gegenstände in Betracht. Gerade die werthvollsten Gegenstände, Geld, Effecten und Schmucksachen, kann man in Folge der traurigen Frfahrungen der letzten Jahre nicht gut aufgeben, sondern muss sie im Handgepäck bei sich führen. Diese werthvollsten Objecte soll man den Gepäckträgern ohne jede Garantie anvertrauen?

§. 32 B.-R., schliesst übrigens die Haftung für Handgepäck nicht aus, sondern nur „den Transport des Gepäcks nach und von den Localen der Gepäcks-Expedition“.

Aber auch abgesehen von §. 32 B.-R. müssten die Bahnen, sobald anerkannt wäre, dass die Gepäckträger Leute derselben sind, ein formell noch näher zu definirendes Obligo für die Manipulation der Gepäckträger mit dem Handgepäck übernehmen. Ohnehin lautet §. 29 B.-R.:

„Für den Verlust und die Beschädigung von Reisegepäck, welches vom Reisenden nicht zum Transporte auf-

gegeben worden ist, insbesondere für den Verlust und die Beschädigung der in den Wagen mitgenommenen Gegenstände wird nur Gewähr geleistet, wenn ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen wird.“ Das Betriebs-Reglement steht somit auch heute schon nicht auf dem Standpunkte, dass die Eisenbahnen das Handgepäck gänzlich ignoriren und jegliche Haftpflicht für dasselbe ablehnen können.

In objectiver Beziehung geht somit der Wunsch und das Bedürfniss des reisenden Publikums dahin, dass die Eisenbahnen für das Reise- und Handgepäck resp. die Recepisse, welche den Gepäckträgern anvertraut werden, eine Haftung, mindestens in dem Umfange, wie die Inhaber von Dienstmann-Instituten, übernehmen.

Was die Gepäckträger selbst betrifft, so ist es eigentlich doch eine absichtliche Entstellung notorischer Verhältnisse, wenn behauptet wird, dass dieselben keine „Leute“ der Eisenbahnen seien. Die Thätigkeit der Gepäckträger ist eine berufsmässige, eine gewerbliche. Jeder Gewerbetreibende ist entweder selbstständig oder er ist ein Hilfsarbeiter. Als selbstständige gewerbliche Thätigkeit kann man die Arbeit der Gepäckträger unter den heutigen Umständen nicht ansehen und die Eisenbahn-Verwaltungen würden sie auch nicht als solche gelten lassen. Es soll nur einmal ein fremder Träger, etwa ein concessionirter Dienstmann, versuchen, auf einem Wiener Bahnhofe bei Ankunft eines Personenzuges eine Perronkarte zu lösen und sich den Reisenden am Perron selbstständig zur Besorgung des Gepäckes anzubieten.

Die Gepäckträger sind somit augenscheinlich keine selbstständigen Gewerbetreibenden, sondern Hilfsarbeiter. Nun wäre weiter zu untersuchen, wessen Hilfsarbeiter sie sind und sein können, und dabei stellt sich wohl untrüglich heraus, dass der Unternehmer, dessen Hilfsarbeiter die Gepäckträger sind, die Eisenbahn selbst sein müsse. Allerdings bilden die Gepäckträger in einigen Stationen einiger Bahnen eine Art von Mittel, einen Verein: aber diese Organisation hat weder dem Publikum, noch der Behörde gegenüber eine rechtliche Bedeutung. Das Publikum und die

Behörde haben es trotzdem nur mit der Bahn, und so lange die Bahnen sich der Verantwortung für die Gepäckträger zu entziehen wissen, etwa noch mit dem einzelnen Träger als Individuum zu thun. Die Verbände der Gepäckträger sind überhaupt nicht des Publikums, sondern der Bahnen wegen geschaffen worden, denn die Mitglieder des Verbandes haften der Bahn gegenüber solidarisch für den ihr zugefügten Schaden, wobei als bekannt vorausgesetzt wird, dass die Gepäckträger den Eisenbahnen einen grossen Theil der Eilgut-Manipulation entweder ganz umsonst, oder gegen Entlohnungen besorgen müssen, deren ziffermässige Höhe beweist, dass die Gepäckträger auch bezüglich dieser Verrichtungen auf den Verdienst bei dem reisenden Publikum verwiesen sind. Es wird mit einem Worte mit dem Gepäckträgerwesen ein Missbrauch auf Kosten des reisenden Publikums getrieben.

Ob übrigens die Gepäckträger unter einander einen Verband bilden oder nicht, in allen Fällen nimmt die Eisenbahn resp. der Stationsvorstand auf die Anstellung der Gepäckträger Einfluss, und die Gepäckträger leiten ihre Befugnisse von der Ermächtigung resp. der Ertheilung eines Auftrages seitens der Eisenbahn her — ein Verhältniss, das auch äusserlich durch Dienstabzeichen (Dienstkleidung und Nummer), durch Legitimationskarten, Dienst-Anweisungen, Tarif-Formularien, Marken u. s. w. zum Ausdrucke kommt.

Zur Ertheilung eines derartigen Auftrages, resp. zur Bestellung von Gepäckträgern besitzen die Bahnen ohne Zweifel sowohl im Sinne der allgemeinen Vorschriften über den Betrieb von Eisenbahnen, wie auch im Sinne ihrer speciellen Concessionen die erforderliche Berechtigung. Das wird von den Bahnen nicht bestritten, — im Gegentheile, sie nehmen dieses Recht in Anspruch und üben es auch thatsächlich durch Bestellung der Gepäckträger und Ausschliessung fremder Träger aus. Die Bahnen wünschen dieses Recht zu besitzen und auszuüben; lehnen aber die rechtlichen und logischen Consequenzen der Ausübung dieses Theiles ihrer Transport-Befugnisse nämlich die Haftpflicht für die Gepäckträger als ihre: „Leute“, ab. Da liegt ein offenbarer Widerspruch vor, dessen Behebung durch freiwillige, principielle

Uebernahme einer gewissen Haftpflicht seitens der Eisenbahnen am leichtesten zu beheben wäre.

Im anderen Falle müsste eine der folgenden Lösungen eintreten. Entweder anerkennt die Eisenbahnbehörde, dass die Verrichtungen der Gepäckträger und daher auch die Anstellung derselben kein Ausfluss der allgemeinen Transport-Befugnisse der Bahnen, dass die Gepäckträger somit keine „Leute" der Eisenbahnen sind; dann sind die Bahnen allerdings bis auf Weiteres ausser Obligo und Haftpflicht, dann haben sie aber als Eisenbahnen auch kein Recht mehr zur Aufstellung von Gepäckträgern. Dann müssten die Bahnen, um noch weiterhin Gepäckträger anstellen zu dürfen, für jede einzelne Station um dieses Recht resp. um die Concession zur Ausübung desselben auf Grund des Staats-Ministerial-Erlasses vom 27. März 1864, Z. 24043, und des §. 16 der Gewerbeordnung beim Magistrate resp. der k. k. Bezirkshauptmannschaft besonders nachsuchen und dafür eine besondere Erwerb- und Einkommensteuer bezahlen — wobei die Gewerbsbehörden ganz gewiss wieder die Uebernahme einer Haftpflicht für die von der Eisenbahn zu bestellenden Gepäckträger fordern werden. Verzichten die Bahnen auf die Erwerbung dieses Rechtes — was ihnen allerdings freisteht — dann müssen sie gewärtigen, dass die Gewerbsbehörde im öffentlichen Interesse an dritte Personen (einzelne Personen oder grössere Unternehmungen) Concessionen zur Ausübung des Gepäckträgerdienstes auf den Bahnhöfen verleihen.

Dadurch würde das Publicum wenigstens jene Garantie erlangen, welche die Dienstmänner-Institute leisten und ein etwaiger Widerstand der Eisenbahnen bezüglich des Betretens der Perrons, Expeditionslocale u. s. w. wäre von den Eisenbahnbehörden in Anbetracht des evidenten öffentlichen Interesses und der absoluten Nothwendigkeit der Bestellung haftpflichtiger Gepäckträger leicht zu überwinden. Se soumettre, ou — démettre.

Die von der Enquête über den Gegenstand gefasste Resolution lautet:

Die Eisenbahn haftet für diejenigen Dienstleistungen der Gepäckträger, zu deren Leistung sie

von der Eisenbahn dem Publicum zur Verfügung gestellt werden. Die Gepäckträger unterstehen gerade so, wie alle anderen Leute der Eisenbahnen der Oberaufsicht der Eisenbahnbehörden und sind die einschlägigen Bestimmungen im Verordnungswege festzustellen.

XVI. Capitel.

Haftung für den Bruch bei leicht zerbrechlichem Eisenguss.

§. 67 enthält im Abschnitte 1, b einen Ausdruck, welcher nicht deutlich genug ist und deshalb, so wie in Ermanglung einer authentischen Interpretation, seitens der Bahnen dazu benützt werden konnte und auch benützt wurde, um die Ersatzpflicht in Fällen abzulehnen, wo sie billiger Weise und wahrscheinlich auch nach den Intentionen des Gesetzgebers nicht abgelehnt werden darf. Ich citire den Ausdruck im Zusammenhange mit §. 67, 1, b:

„Die Eisenbahn haftet in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, gänzlich oder theilweisen Verlust oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, aussergewöhnliche Leckage, Selbstentzündung u. s. w. zu erleiden, nicht für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entstanden, insbesondere also nicht

a) . . . .

b) für den Bruch: bei leicht zerbrechlichen Sachen, als: leicht zerbrechlichen Möbeln, l e i c h t z e r b r e c h l i c h e m E i s e n g u s s, leeren oder gefüllten Krügen, Flaschen und Glasballons, Zucker in losen Broden u. s. w.“

Gegen diesen Ausdruck: „leicht zerbrechlicher Eisenguss“ wendete sich die Handels- und Gewerbekammer in Prag und die Fachgruppe der Enquête. Die letztere äusserte sich darüber, wie folgt:

„Von den Bestimmungen des Betriebs-Reglements erweist sich jene des §. 67 desselben, wornach die Eisenbahnen keine Haftung für den Bruch bei leicht gebrechlichem Eisenguss übernehmen, als eine die verfrachtenden Parteien schädigende, denn sie bietet den Bahnen Anlass, trotzdem sie ausser den hohen Frachtgebühren noch die allgemeine Asse-

curanzgebühr einheben und nach Art. 395 des H.-G.-B. für die Beschädigung des zum Transporte übernommenen Gutes haften sollten, für Brüche an Maschinentheilen aus Eisenguss jede Entschädigung zu verweigern.

Nun ist allerdings die Haftpflicht, die der Artikel 395 ausspricht, durch Artikel 424, H.-G.-B., Alinea 4, insofern beschränkt, dass bei Gütern, die vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Beschädigungen, namentlich Bruch, Rost etc. zu erleiden, die Nichthaftung für den Schaden bedungen werden kann, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist, und es gilt in einem solchen Falle als bedungen, dass bis zum Nachweise des Gegentheiles vermuthet werden soll, dass ein eingetretener Schade, wenn er aus der nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte, aus derselben wirklich entstanden ist.

Von diesen Bestimmungen wird nun seitens der Bahnen umfassendster Gebrauch gemacht und jeder Schaden, der an einem gusseisernen Gegenstande während des Transportes entsteht, wird einfach auf Rechnung der leichten Gebrechlichkeit oder mangelhaften Verpackung seitens des Aufgebers geschoben.

Wenn erwogen wird, wie dehnbar der Begriff „leicht zerbrechlicher Eisenguss“ ist, und dass er schliesslich selbst auf die grössten und theuersten Bestandtheile bezogen werden kann, sofern dieselben nicht ganz massiv gegossen sind, wenn ferner erwogen wird, in welch' rücksichtsloser Weise von untergeordneten Bahnorganen mit den Collien verfahren wird, wie oft Güter, welche mehrere Bahnen passiren, umgeladen und dabei der Gefahr der Beschädigung ausgesetzt werden, so ist es klar, dass Brüche eintreten, die auf die eigenthümliche natürliche Beschaffenheit des Gutes zurückgeführt werden können, ohne nothwendigerweise darauf zurückgeführt werden zu müssen. Der Partei obliegt es, wenn sie die Bahn-Unternehmung haftpflichtig machen will, den Beweis zu erbringen, dass der Schade durch Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute entstanden ist, ein Beweis, der nur in den allerseltensten, flagrantesten Fällen herzustellen sein dürfte und niemals dann, wenn der Em-

pfänger den Schaden nicht innerhalb der Bahnhofsräume, sondern erst, wenn das Gut abgeführt würde, entdeckte.

In der Regel sorgt auch die Bahnverwaltung bei Aufnahme des Thatbestand-Protokolles, zu welchem oft Sachverständige, die nichts weniger als solche sind, seitens der Bahnorgane ohne Mitwirkung der Partei beigezogen werden, dafür, den Beweis ihrer angeblichen Schuldlosigkeit im Vorhinein herzustellen, so dass der Partei zur Geltendmachung ihrer Ansprüche kein anderer, als der umständliche, schwierige und kostspielige Rechtsweg offen bleibt.

Mit Rücksicht darauf, dass Brüche beim Transporte gusseiserner Gegenstände entweder durch die innere Beschaffenheit des Materiales (sog. Guss-Spannungen) oder durch äussere Veranlassung, unvorsichtige Manipulation etc. eintreten können, wird es durch Sachverständige in den meisten Fällen zu constatiren sein, auf welche der beiden Ursachen der Bruch zurückzuführen ist, weil im ersteren Falle bei Guss-Spannungen solche Risse und Bruchflächen entstehen, die sich beim Zusammenpassen nicht mehr vollständig berühren, während in allen anderen Fällen die Bruchflächen beim Zusammenlegen genau aufeinander passen. Demzufolge ist auch die Haftlosigkeit der Bahnen für Bruch bei Gusseisen im Sinne des §. 67 B.-R. zu beschränken auf jene Fälle, in welchen der Bruch erwiesenermaassen auf die innere Beschaffenheit des Materiales, als: Guss-Spannungen, Gussfehler zurückzuführen ist, und wird es ferner nothwendig sein, dafür Vorsorge zu treffen, dass der Aufnahme der Thatbestands-Protokolle, wenn irgend thunlich, immer auch die Partei und in Fällen der Beiziehung von Sachverständigen auch ein von der Partei zu nominirender Sachverständiger zugezogen werde."

Diese Gründe rechtfertigen vollkommen den Wunsch, dass im §. 67, 1, b, der Ausdruck: „leicht zerbrechlicher Eisenguss" weggelassen und dafür dieser Alinea folgender Beisatz hinzugefügt werde: „und für den Bruch bei Eisenguss, insoferne derselbe durch die innere Beschaffenheit des Materiales (Guss-Spannung, grober Gussfehler) entstehen kann."

XVII. Capitel.

Gebührenpflicht der Thierbegleiter.

Die Eisenbahn haftet in Ansehung begleiteter Güter nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird. (§. 67, 5 B.-R.) Eine solche Begleitung findet statt bei sehr werthvollen Transporten (Edelmetallen, Effecten u. dgl.) in grossen Mengen, wo übrigens ohnehin von Fall zu Fall specielle Vereinbarungen zu treffen sind, ferner bei Leichen, und wohl am häufigsten bei lebenden Thieren. Der Verfrächter hat selbstverständlich ein grosses Interesse daran, dass der Transport anstandslos vor sich geht. Ein ebenso grosses Interesse hat aber auch die Eisenbahn, weil sie, je nach der allgemeinen Assecuranz oder der speciellen Werth-Declaration, .für das Gut zu haften hat. Von dieser Haftung suchen sich die Bahnen — in diesem, sowie in vielen anderen Fällen — zu befreien und §. 67 B.-R. bietet dazu eine geeignete Handhabe. Die Eisenbahnen stellen nämlich die Bedingung, dass den aufgegebenen Thieren auf Verlangen der Aufnahms-Station — d. h. immer — Begleiter beigegeben werden und auf diesem kleinen Umwege machen sich die Bahnen von der Haftpflicht beinahe ganz frei. Das Resultat ist dann folgendes:

1. Die Eisenbahn haftet nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird;

2. der Verfrächter muss trotzdem den vollen Tarif und die Manipulationsgebühr (also auch die in derselben enthaltene allgemeine Assecuranz) für die Beförderung der Thiere bezahlen, gerade so, als ob die Eisenbahn die volle Haftung trüge;

3. er muss ausserdem den Thierbegleiter während der

Dauer der Hin- und natürlich auch seiner Rückreise verpflegen und entlohnen und für denselben noch

4. eine Karte, und zwar mindestens eine solche III. Classe bezahlen.

Der Verfrächter hat eine dreifache Leistung zu prästiren und die Eisenbahn hat den dreifachen Vortheil, dass sie aus der Haftung tritt, dass sie weniger Personen zur Beaufsichtigung der Thiertransporte braucht und dass sie ausser der Fracht für das Vieh auch noch eine oder gar mehrere Personenkarten III. Classe bezahlt erhält.

Würden die Eisenbahnen nicht auch noch eine Bezahlung für die Beförderung des Thierbegleiters fordern, so hätte der Verfrächter die Wahl. Er könnte entweder als Selbstversicherer auftreten, die Eisenbahn aus der Haftung entlassen und dem Transporte einen Begleiter mitgeben, oder aber er könnte sich die Auslagen für den Begleiter ersparen und dann gegenüber der Eisenbahn die volle Haftpflicht in Anspruch nehmen.

Erst in allerneuester Zeit hat die in etwas grösserem Maasse von dem Bewusstsein ihrer positiven Verpflichtungen gegenüber dem Publicum durchdrungene Direction der Staats-Eisenbahnen einer billigeren Auffassung Raum gegeben und der Abschnitt f) der Nebengebühren in dem Entwurfe eines neuen Gütertarifes für die Staats-Eisenbahnen beseitigt wenigstens die eine Unzukömmlichkeit, nämlich die, dass der Verfrächter auch noch eine Fahrgebühr für die Thierbegleiter bezahlen soll. Nach den Grundzügen der neuen Tarife sind für Hornviehsendungen von 1—3 Wagenladungen ein Begleiter, bei 4—6 Wagenladungen zwei Begleiter, bei 7—9 Wagenladungen drei Begleiter u. s. w. gebührenfrei zu befördern.

Wenn der Thierbegleiter in dem Thierwagen selbst untergebracht ist, wie dies oft der Fall zu sein pflegt, so wird indirect ohnehin für seine Beförderung bezahlt, denn der Raum, den er einnimmt, geht für den Thiertransport verloren.

Aber auch die Klagen der Eisenbahnen über die Unverlässlichkeit, sowie den Unfug, welchen die Thierbegleiter treiben und über die Störungen, welche sie veranlassen, sind

nicht unbegründet. Diese Uebelstände sind aber die natürliche Consequenz des falschen Systems, welches die Bahnen anwenden. Würden sie die Thierbegleiter gebührenfrei hin- und herbefördern, so könnten die Oekonomen und Viehhändler bessere Leute für die Begleitung des Nutz- und Schlachtviehes verwenden.

Die Begleitung der Schlachtviehtransporte würde sich dann wahrscheinlich zu einem Berufe herausbilden, die Leute würden sich fortwährend unterwegs befinden, würden Eisenbahn-Routine bekommen und sich mit angemessenen Taggeldern begnügen. Bei der jetzigen Einrichtung wird, um die Kosten der Rückreise zu ersparen, in erster Reihe auf Individuen reflectirt, die überhaupt nicht zurückkommen wollen, und von dieser Kategorie kann es nicht überraschen, wenn sie unachtsam sind, Störungen verursachen, die Waggons beschädigen und sich oft noch vor der Bestimmungsstation absentiren.

Die Discussion des Themas wurde hauptsächlich zu dem Zwecke angebahnt, um zu zeigen, dass die Begleitung der Thiere eine Leistung ist, welche den Bahnen zum Vortheile gereicht und dass sie daher, wenn anders das Transportrecht nicht in Widerspruch mit den Grundsätzen des übrigen Privatrechtes kommen soll, auch zu einer Gegenleistung verpflichtet sind. Bei sehr strenger Auffassung wären eigentlich die Bahnen zu verhalten, dass sie an den Kosten der Thierbegleitung pro rata, d. h. nach Maassgabe der *ihnen* durch die Begleitung zugewendeten Vortheile, participiren. Der Antheil der Bahnen lässt sich jedoch ziffermässig schwer erheben und feststellen, und wenn sich desshalb die Usance herausbilden sollte, dass die Bahnen die Thierbegleiter gebührenfrei befördern, so wäre das eine Lösung, die beiden Theilen zum Vortheile gereicht und keinen von beiden Theilen allein oder unverhältnismässig belastet. Vom Standpuncte der Theorie des Transportrechtes und des Betriebs-Reglements lässt sich nur das Princip discutiren, während alle Details, alle Ausführungs-Bestimmungen (in welchen Fällen *muss* die Partei einen Thierbegleiter beigeben?, *wie viel* Thierbegleiter müssen beigegeben werden?, für *wie viel Thiere* hat die Eisenbahn die gebührenfreie Be-

förderung je eines Begleiters zu gewähren u. s. w.) selbstredend nicht in dem Betriebs-Reglement Aufnahme finden können.

Dem von der Enquête aufgestellten Principe würde etwa folgende Fassung des §. 67, 5 Rechnung tragen: „Die Eisenbahn haftet in Ansehung begleiteter Transporte von lebenden Thieren nur dann nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird, wenn seitens der Eisenbahn keine separaten Gebühren für die Hin- und Rückreise der Begleiter eingehoben werden."

Bei der Berathung dieses Gegenstandes wurde auch noch eine andere damit im sachlichen Zusammenhange stehende Angelegenheit zur Sprache gebracht.

Der Zustand der Tränkevorrichtungen in den Viehwaggons ist bekannt. Es sind, namentlich in den letzten Jahren theils aus eigener Initiative der Eisenbahnen, theils über Andrängen der Regierung und der Interessenten, viele Versuche gemacht worden; aber die meisten Versuchsmodelle haben sich nicht bewährt und die Construction der Viehwägen im Allgemeinen, insbesondere aber mit Bezug auf die Tränkevorrichtungen, ist daher noch sehr primitiv und anerkannt unzulänglich. Ein radicales Mittel sind die Tränke- (und Futter-) Stationen, in welchen die Thiere zum Behufe des Tränkens auswaggonirt werden. Diese Einrichtung lässt sich aber nur auf Linien durchführen, auf welchen regelmässig grössere Viehtransporte mit bestimmten Zügen befördert werden. Auf solchen Linien kann in den betreffenden Stationen die nöthige Anlage hergestellt und bei Verfassung der Fahrordnungen auf den längeren Aufenthalt Bedacht genommen werden. Wird jedoch — selbst auf Linien mit der in Rede stehenden Einrichtung — Vieh mit anderen Zügen befördert, so sind diese Einrichtungen nicht mehr zu verwenden, weil sie theils von den Hauptgeleisen, auf welchen die Züge stehen, zu entfernt liegen, theils aber die fahrplanmässigen Aufenthalte nicht ausreichen, um die Thiere aus- und wieder einzuwaggoniren. Auf Linien, auf welchen keine separaten regelmässigen Viehzüge verkehren, bestehen auch die erwähnten Vorrichtungen

nicht, und wenn sie bestünden, so könnten sie, eben der Fahrordnungen wegen — nicht benützt werden.

Trotzdem drangen die der Enquête angehörenden Landwirthe auf Abhilfe und wiesen an einzelnen Beispielen nach, welchen Schaden manchmal Viehtransporte, namentlich Transporte von sehr werthvollem Nutz- und Zuchtvieh, erleiden, weil es auf gewissen Eisenbahnlinien an Vorkehrungen für das Tränken und Füttern der Thiere mangelt. Bei genauer Erwägung stellte sich weiter heraus, dass nahezu bei allen Zügen, mit welchen überhaupt Vieh transportirt wird, der Aufenthalt in einer oder der anderen Station lange genug dauert, um das Tränken und Füttern des Viehes zu bewerkstelligen, und wenn die Bahnen dann noch dafür Sorge tragen wollten, dass sich auf solchen Stationen in der Nähe der currenten, resp. der Magazins- oder Frachtgeleise, ein Brunnen oder ein Wasserbehälter befindet, welchem das benöthigte Wasser entnommen werden kann, ohne dass die Viehbegleiter Geleise zu passiren brauchen, so wäre diese Einrichtung nach dem Dafürhalten der Landwirthe der Hauptsache nach genügend. Wichtig aber wäre es dann noch, dass die Bahnverwaltungen (welche ja im Uebrigen, wie bekannt, die Fahrordnungen der Güterzüge nicht kundmachen) publiciren, mit welchen Zügen sie Viehtransporte bewerkstelligen und in welchen Stationen und wie lange diese Züge solche Aufenthalte haben, dass daselbst das Tränken der Thiere durch die Thierbegleiter bewerkstelligt werden kann. Die Resolution der Enquête lautete folgendermaassen:

„Die Bahnverwaltungen haben zu publiciren, bei welchen Zügen, in welchen Stationen und binnen welcher Zeit das Tränken von Thieren durch die Viehbegleiter vorgenommen werden kann.“

Zur Orientirung dürfte noch dienen, dass die Landwirthe als Regel, ein einmaliges Tränken und Füttern in je 6 Stunden für unbedingt nothwendig halten, um insbesondere Nutz- und Zuchtvieh vor Schaden zu bewahren.

XVIII. Capitel.

Vergütung von Gewichtsabgängen bei Mehlsendungen.

Nach §. 67, 8 B.-R., werden Gewichtsmängel nicht vergütet, soweit für die ganze durchlaufene Strecke das Fehlende bei trockenen Gütern nicht mehr als ein Procent des im Frachtbriefe angegebenen, beziehungsweise des durch die Absende-Station festgestellten Gewichtes beträgt.

Dieses zulässige Calo von 1 Perc. soll nach der Angabe der sachverständigen Enquêtemitglieder für Mehl und Mahlproducte zu hoch gegriffen sein und wurde deshalb der Wunsch geäussert, dass bei den genannten Artikeln Gewichtsmängel von mehr als 1/2 Perc. bereits als durch Verschulden der Bahn und ihrer Leute abgängig, betrachtet und vergütet werden sollen.

Die Forderung wird folgendermaassen motivirt: „Nach den Bestimmungen des B.-R. sind die Bahnen nur dann verpflichtet, Abgänge an Mehlsendungen zu vergüten, wenn dieselben mehr als 2 Perc. betragen. Nachdem nun die Vermahlung der österreichischen Handelsmühlen heute auf trockenem Wege geschieht, so ist eine Schwendung oder eine Verstaubung des in Säcken versendeten Mehles von 1 Perc. ein Ding der Unmöglichkeit. Bei einer Wagenladung von 20.000 Kgr. müssten bei dieser Annahme 100 Kgr. schwenden oder verstauben, was den Inhalt von mehr als einem Sacke beträgt.

Jeder Fachmann wird zugeben, dass dies niemals auch nur annähernd geschieht oder geschehen kann. Dagegen soll es vorkommen, dass die Getreide- und Mehlsäcke absichtlich verletzt werden, um einiges vom Inhalte zu entwenden. Der Schade trifft in diesem Falle, da der gestattete Abgang 1 Perc. beträgt, den Empfänger, während doch für

das wirkliche Gewicht, welches die Sendung haben müsste, die betreffenden Bahnanstalten verantwortlich sein sollten.

Es ist daher im hohen Grade nöthig, die Bestimmung des §. 67 B.-R. dahin abzuändern, dass das erlaubte Manco bei Mahlproducten nicht mehr als $1/2$ Perc. betragen kann, eine Ziffer, welche die thatsächliche Verstaubung bei weitem übersteigt."

Dieser Motivirung wäre nur hinzuzufügen, dass selbst früher ein Manco von 1 Perc. nicht als Durchschnitt sondern als Maximum angenommen wurde und dass jetzt, wo nicht nur auf die von den Interessenten angegebenen Gründe Bedacht zu nehmen ist, sondern im Allgemeinen auch weit bessere Säcke verwendet werden als früher, das zulässige Manco mit $1/2$ Perc. vollkommen ausreichend bemessen ist. Fehlt mehr als $1/2$ Perc., so muss ein gewaltsamer Eingriff stattgefunden haben.

§. 67, 8 wäre deshalb dahin abzuändern, dass Gewichtsmängel beim Transporte von Mehl und Mahlproducten zu vergüten sind, wenn und soweit für die ganze durchlaufene Strecke, das Fehlende mehr als $1/2$ Perc. beträgt.

XIX. Capitel.

Berechnung des zu vergütenden Schadens.

Die Haftpflicht der Eisenbahnen ist eine der schwierigsten Fragen des Transportrechtes. Für Zwecke der Enquête ist die rein juristische Seite der Frage minder wichtig, dagegen werden die bestehenden Einrichtungen auf ihren praktischen Werth für den Handelsverkehr zu prüfen und insbesondere auch anzustreben sein, dass sowohl den Bahnen, als den Parteien für den Fall entstandenen Schadens eine Methode der Werthbemessung an die Hand gegeben werde, welche die Gefahr ernstlicher Differenzen und namentlich die von Processen möglichst beseitigt. Es wird jedem Kaufmanne unbedingt lieber sein, wenn er den ihm zugefügten Schaden ohne Umständlichkeiten auch nur annäherungsweise ersetzt bekommt, als wenn er von gesetzeswegen zwar selbst den Ersatz des ihm entgangenen Gewinnes beanspruchen darf; aber über das Ausmaass der ihm seitens der Eisenbahn zu leistenden Entschädigung jedesmal einen complicirten Beweis erbringen soll.

Nach den Bestimmungen des §. 68 B.-R.*), welcher nur

---

*) §. 68 B.-R. Eine der Eisenbahn nach den Bestimmungen der vorstehenden Paragraphe zur Last fallende Entschädigung ist in ihrem Geldwerthe nach folgenden Grundsätzen zu bemessen:

1. Im Falle des gänzlichen oder theilweisen Verlustes wird bei der Schadenberechnung der von dem Beschädigten nachzuweisende gemeine Handelswerth, und in Ermanglung eines solchen der gemeine Werth, welchen Güter gleicher Beschaffenheit zur Zeit und am Orte der bedungenen Ablieferung gehabt haben würden, nach Abzug der in Folge des Verlustes etwa ersparten Zölle und Unkosten, zum Grunde gelegt.

2. Zum Zwecke der Entschädigungsberechnung wird jedoch der gemeine Handelswerth, beziehungsweise der gemeine Werth, nicht höher als 30 Gulden Silber per 50 Kilogramm Brutto angenommen, insoferne ein höherer Werth nicht ausdrücklich auf der Adress- (Rück-) Seite des Frachtbriefes an der dazu bestimmten Stelle mit Buchstaben declarirt ist.

eine Wiedergabe der in dem 5. Titel des Handelsgesetzbuches enthaltenen Bestimmungen über das Frachtgeschäft überhaupt und das der Eisenbahnen insbesondere enthält, hat die Eisenbahn bei Verlust oder Beschädigung eines Gutes für den gemeinen Handelswerth, eventuell für den gemeinen Werth zu haften, welchen das Gut zur Zeit und am Orte der bedungenen Ablieferung gehabt haben würde — wenn es eben unbeschädigt angekommen wäre.

Es ist aber den Eisenbahnen gestattet (Art. 427 H.-G.-B.), sich auszubedingen, dass sie nur bis zu einer gewissen Maximalgrenze zu haften brauchen. Diese Grenze bildet der im Frachtbriefe declarirte (Mehr-) Werth und in Ermanglung einer solchen Declaration der Normalsatz von 60 fl. per 100 Kgr.

Unter der Geltung dieser Bestimmungen hat sich die Praxis herausgebildet, dass bei Gütern, deren Werth ungefähr dem Normalsatze von 60 fl. per 100 Kgr. gleichkommt oder denselben nicht wesentlich überschreitet, kein Werth declarirt wird. Ueberschreitet jedoch der Werth den Nominalsatz von 60 fl. per 100 Kgr., so ist es üblich, den Mehrwerth zu declariren. Für diese Declaration ist eine Prämie von ein Zehntel pro Mille der declarirten Summe für je 150 Km. zu entrichten, welche Prämie an und für sich die Frachtspesen erhöht; aber hauptsächlich mit dem Uebelstande verbunden ist, dass sie dem Aufgeber noch keineswegs einen Anspruch auf eine bestimmte Schadenersatz-Ziffer gewährt. Ob nämlich

---

3. Im Falle einer höheren Werthdeclaration bildet die declarirte Summe den Maximalsatz der zu gewährenden Entschädigung. In diesem Falle hat der Versender neben der tarifmässigen Fracht einen Zuschlag zu entrichten, welcher ein Zehntel pro Mille der ganzen declarirten Summe für jede angefangenen 150 Kilometer, welche das Gut innerhalb der einzelnen Bahn, resp. des einzelnen Verbandes zu durchlaufen hat, mit einem Minimalbetrage von 5 kr. und unter Abrundung des zu erhebenden Betrages auf ganze Kreuzer nicht übersteigen darf.

4. Bei Beschädigung von Gütern wird die durch die Beschädigung entstandene Werthverminderung nach Verhältniss des gemäss der Bestimmung ad 1 zu ermittelnden Werthes zu dem ad 2 und 3 erwähnten Maximalsatze vergütet.

Im Falle einer böslichen Handlungsweise der Eisenbahn-Verwaltung oder ihrer Leute kann die Beschränkung der Haftpflicht auf den Normalsatz oder den angegebenen Werth des Gutes nicht geltend gemacht werden.

declarirt wurde oder nicht, in beiden Fällen hat der Beschädigte erst den Werth des verlorenen, resp. beschädigten Gutes zu erweisen. Diese Beweislast ist sehr drückend und umständlich, weil der Werthbemessung jeder positive Anhaltspunct mangelt. Der Beschädigte soll beweisen, was das Gut werth gewesen wäre, wenn es zur rechten Zeit am Orte seiner Bestimmung angelangt sein würde. Die Bahnen kennen diese schwächste Seite des Transportrechtes sehr genau und wenn ein ungewöhnlich muthiger Kaufmann die Verpflichtung der Eisenbahn zum Ersatze des ihm zugefügten Schadens im contradictorischen Verfahren endlich erwiesen hat, dann wird er bei der Ermittlung der Werthziffern meist doch so mürbe, dass er auch auf den magersten Vergleich gutwillig eingeht.

Wesentlich anders, als nach deutsch-österr. Rechte verhält sich die Frage der Schadenberechnung nach französischem Rechte. Der Code de commerce konnte nach der Zeit seiner Entstehung (1803—1807) auf das Frachtgeschäft der Eisenbahnen keine besondere Rücksicht nehmen. Aber auch das gewöhnliche Frachtgeschäft wird im Code de commerce nicht eingehender behandelt (Art. 103—108 kann doch nicht wohl als französisches Transportrecht aufgefasst werden), sondern unterliegt der Hauptsache nach den allgemeinen privatrechtlichen Bestimmungen des Code civil. Diese Bestimmungen sind dem Verfrächter ungleich günstiger, als die oben besprochenen; denn die Eisenbahn hat zunächst unbedingt für den wirklichen Schaden zu haften. Sie haftet weiter wohl auch für den entgangenen Gewinn, aber unter den sehr abschwächenden Bestimmungen der Art. 1150 und 1151 des Code civil und als Werth wird der Handels- resp. der gemeine Werth am Orte der Aufgabe angesehen, also einfach der Facturenwerth, welcher ja ohnehin die Basis für jede kaufmännische Transaction und unter allen Umständen eine präcise, leicht nachweisbare Ziffer bildet.

Est ist trotzdem in Zweifel gezogen worden, welches der beiden Systeme für das verkehrtreibende Publicum günstiger sei, also das österr.-deutsche oder das französische und ob nicht das französische System zwar durch die Zu-

lassung des Facturenwerthes den Vortheil rascher und einfacher Rechtsdurchsetzung gewähre; dem Kaufmanne aber die Möglichkeit benehme oder doch erschwere, sich seines vollen Verlustes und Entganges zu erholen.

Die Denkschrift, welche der Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen der am 28. und 29. Juli 1879 in Salzburg abgehaltenen General-Versammlung vorgelegt hat, enthält eine Tabelle, welche die auf Grund der beiden verschiedenen Schadenersatz-Systeme von den Eisenbahnen in den Jahren 1875—1877 bezahlten Schadenersätze einander vergleichsweise gegenüberstellt. Aus dieser im Nachstehenden reproducirten Tabelle ist zu ersehen, dass die französischen und belgischen Eisenbahnen durchschnittlich fünfmal so viel an Entschädigungen bezahlen mussten, als die preussischen, dass sich somit das verkehrtreibende Publicum beim französischen Systeme der Schadenersatz-Berechnung unbedingt im Vortheile befindet.

Ausweis

über die von den preussischen Bahnen, dann von der belgischen Staatsbahn, der französischen Nordbahn und der Grand Central-Belge-Bahn in den Jahren 1875—1877 bezahlten Schäden.

Bezeichnung der Bahnen	Jahrgang	Länge Kilometer	Tonnen	1 Tonne durchschnittlich Kilometer	Zahlung für Beschädigung etc. Mark
Preussische Bahnen . .	1875	15.893	89,207.856	83·4	502.633
„ „ . . .	1876	17.087	91,354.247	85·7	429.934
„ „ . . .	1877	18.065	92,557.541	85·9	426.715
		51.045	273,119.644		1,359.282
Belgische Staatsbahn . .	1875	2.014	14,150.413	87·57	420.512
„ „ . . .	1876	2.104	14,340.878	81·0	381.548
„ „ . . .	1877	2.156	14,324.700	86·0	198.048
Französische Nordbahn .	1875	1.728	11,898.316	102·0	444.724
„ „ . . .	1876	2.175	12,409.653	104·0	482.268
„ „ .	1877	2.353	12,518.519	103·0	356.892
Grand Central Belge Bahn	1875	604	4,524.496	90·0	92.412
„ „ „ „	1876	604	4,520.309	90·0	65.480
„ „ „ „	1877	604	4,564.711	90·0	67.124
		14.352	93,361.994		502,9.008

Trotz dieser Vortheile für das verkehrtreibende Publicum hat das französische System gewisse grosse Mängel, auf welche einzugehen in der Enquête keine Veranlassung gegeben war, weil ich nicht die Absicht hatte, die Einführung des französischen Systems ohne wesentliche Aenderungen zu befürworten.

Dagegen ist es hoch erfreulich und gereicht der Regierung zum grossen Verdienste, dass unter ihrer Mitwirkung in dieser Cardinalfrage ein Ausgleich, gewissermaassen ein Compromiss, zwischen den Bestimmungen des österr. deutschen und des französischen Eisenbahnrechtes angestrebt und in der vom 21. September bis 10. October 1881 in Bern stattgefundenen Conferenz für die Berathung des Entwurfes eines internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr, auch in der That erzielt wurde.*)

---

*) Art. 34. Wenn von der Eisenbahn für gänzlichen oder theilweisen Verlust des Gutes Ersatz geleistet werden muss, so ist der gemeine Handelswerth, in dessen Ermanglung der gemeine Werth, zu ersetzen, welches Gut derselben Art und Beschaffenheit am Versandtorte zu der Zeit hatte, zu welcher das Gut zur Beförderung angenommen worden ist. Dazu kommt die Erstattung dessen, was an Zöllen und sonstigen Kosten, sowie an Fracht etwa bereits bezahlt worden ist.

Art. 35. Es ist den Eisenbahnen gestattet, besondere Bedingungen (Specialtarife) mit Festsetzung eines im Falle des Verlustes, der Minderung oder Beschädigung zu ersetzenden Maximalbetrages zu veröffentlichen, sofern diese Specialtarife eine Preisermässigung für den ganzen Transport gegenüber den gewöhnlichen Tarifen jeder Eisenbahn enthalten und der gleiche Maximalbetrag auf die ganze Transportstrecke Anwendung findet.

Art. 36. Wird das in Verlust gerathene Gut binnen vier Monaten nach Ablauf der Lieferfrist nachträglich wieder aufgefunden, so ist der Entschädigungsberechtigte sofort durch die Eisenbahn davon in Kenntnis zu setzen, welche seine Weisung bezüglich der Verfügung abwarten wird.

Innerhalb 30 Tagen nach erhaltener Nachricht ist derselbe, gegen Rückerstattung der ihm bezahlten Entschädigung, zu verlangen berechtigt, dass das Gut ihm nach seiner Wahl an dem Versandt- oder an dem im Frachtbriefe angegebenen Empfangsorte kostenfrei ausgeliefert werde.

Nach Ablauf der erwähnten vier Monate kann die Eisenbahn nach den Gesetzen ihres Landes über die aufgefundene Waare verfügen.

Art. 37. Im Falle der Beschädigung hat die Eisenbahn den ganzen Betrag des Minderwerthes der Waare zu bezahlen. Im Falle die Beförderung nach einem Specialtarife im Sinne des Art. 35 stattgefunden hat, wird der zu bezahlende Schadenbetrag verhältnismässig reducirt.

Art. 38. Hat eine Declaration des Interesses an der Lieferung stattgefunden, so kann dem Berechtigten im Falle des Verlustes, der Minderung oder

An dieser Conferenz haben folgende Staaten theilgenommen: 1. Oesterreich-Ungarn (vertreten durch Herrn Regierungsrath Dr. v. Lange und Herrn Hofrath Dr. Steinbach). 2. Deutschland. 3. Belgien. 4. Frankreich. 5. Italien. 6. Luxemburg. 7. Die Niederlande. 8. Russland und 9. die Schweiz.

Die gefassten Beschlüsse haben noch nicht die Sanction aller betheiligten Regierungen gefunden; aber es ist Aussicht vorhanden, dass sie ihnen zu Theil wird. Diese Beschlüsse beziehen sich weiters nur auf den internationalen Verkehr; aber wenn es einmal gelungen ist, einen Zweig des Privatrechtes und insbesondere eine so schwierige und wichtige Materie, wie das Eisenbahn-Transportrecht, bis zu jenem Puncte durchzubilden und auszugleichen, dass über denselben ein internationaler Vertrag abgeschlossen werden kann, welchem beinahe alle Staaten des Continents beitreten, dann müssen diese internationalen Rechtsgrundsätze auch eine Rückwirkung auf das singuläre Recht der einzelnen Staaten ausüben und dieses letztere soll und wird sich dem weiteren und gewissermaassen höheren internationalen Standpuncte anzupassen suchen. Offene und directe Widersprüche zwischen dem internationalen und dem internen Rechte sind übrigens ohnehin unzulässig, weil auch das internationale Recht mit einem Theile seiner Wirksamkeit in das Geltungsgebiet des internen Rechtes fällt und unser Handelsgesetzbuch (Art. 423) die Abänderung gewisser Vorschriften über das Fracht-

---

der Beschädigung, ausser der durch den Art. 34 und beziehungsweise durch den Art. 37 festgesetzten Entschädigung noch ein weiterer Schadenersatz bis zur Höhe des in der Declaration festgesetzten Betrages zugesprochen werden. Das Vorhandensein und die Höhe dieses weiteren Schadens hat der Berechtigte zu erweisen.

Die Ausführungsbestimmungen setzen den Höchstbetrag des Frachtzuschlages fest, welchen der Absender im Falle einer Declaration des Interesses an der Lieferung zu zahlen hat.

Art. 41. Die Vergütung des vollen Schadens kann in allen Fällen gefordert werden, wenn derselbe in Folge der Arglist oder der groben Fahrlässigkeit der Eisenbahn entstanden ist.

Art. 42. Der Forderungsberechtigte kann 6 Perc. Zinsen der als Entschädigung festgesetzten Summe verlangen. Diese Zinsen laufen bei Verlust, Minderung oder Beschädigung von dem Tage, an welchem die Ablieferung des Gutes hätte erfolgen müssen.

geschäft nicht einmal im Wege eines Vertrages zwischen der Eisenbahn und dem Verfrächter gestattet.

Abgesehen von diesen allgemeinen Erwägungen und dem Umstande, dass der legislatorischen Behandlung des Berner Vertrages eine Prüfung der wichtigsten Neuerungen vom rein kaufmännischen Standpuncte ohnehin hätte vorausgeschickt werden müssen, lag die nächste unmittelbare Veranlassung für die Enquête, sich mit dem Entwurfe des internationalen Betriebs-Reglements mindestens bezüglich der Haftpflicht der Eisenbahnen zu befassen, darin, dass diese Bestimmungen dem Publicum ausserordentlich günstig sind und dass ihre Herübernahme in das Betriebs-Reglement für die österr.-ungar. Bahnen unter allen Umständen und auch abgesehen von dem internationalen Vertrage wünschenswerth wäre. Der Umstand, dass sich dieselben im internationalen Entwurfe vorfinden, brauchte somit eigentlich nur den formellen Titel zur Aufnahme dieser Vorschriften in das Betriebs-Reglement für den Inlandsverkehr abgeben. Es ist aber, namentlich mit Hinblick auf Deutschland, fraglich, ob man der Regierung darauf einrathen kann, die in Rede stehenden Bestimmungen für die Haftpflicht der Eisenbahnen auch wirklich jetzt schon in das Betriebs-Reglement aufzunehmen, was übrigens ohne vorherige Aenderung einzelner Artikel des Handelsgesetzbuches ohnehin gar nicht möglich wäre.

Jedenfalls aber empfahl es sich, rechtzeitig auszusprechen, dass die Vertreter der commerciellen Interessen mit diesen internationalen Grundsätzen über die Haftpflicht einverstanden sind und dass sie mindestens für den Fall, als der Berner Vertrag in Rechtskraft erwachsen sollte, wünschen, dass der §. 68 des Betriebs-Reglements auch für den internen Verkehr im Sinne dieser Grundsätze abgeändert werde.

Nach diesen internationalen Vorschriften über die Haftungspflicht der Eisenbahnen würde sich somit die Berechnung der Schadenersätze folgendermaassen gestalten:

1. Die Eisenbahnen haben unter allen Umständen den Facturenwerth (Art. 34) und 6 perc. Verzugszinsen (Art. 42) zu vergüten. Zur Erlangung eines Schaden

Ersatzes in dieser Höhe bedarf es keiner Declaration.

2. Die Eisenbahn kann verpflichtet werden, dem Verfrächter den Schaden im vollen Ausmaasse seines Interesses an der Ablieferung des Gutes am Bestimmungsorte zu vergüten. Zur Begründung dieser erweiterten Haftpflicht ist eine Declaration des Interesses an der Lieferung und die Entrichtung eines Frachtzuschlages erforderlich (Art. 38).

3. Es ist den Eisenbahnen gestattet, Tarif-Begünstigungen (Specialtarife mit ermässigten Frachtsätzen) unter der Bedingung zu gewähren, dass bei Inanspruchnahme dieser Begünstigungen seitens der Verfrächter die Haftpflicht der Eisenbahn auf einen im vorhinein bestimmten Normalsatz beschränkt bleibe. (Art. 35).

Neben der Wichtigkeit des in dem ersten Puncte (Art. 34 und 42 des Berner Vertrages) ausgesprochenen Grundsatzes tritt die Bedeutung der Puncte 2 und 3 (Art. 38 und 35) ebenso, wie die Detail-Bestimmungen der Art. 36, 37 und 41) (s. oben Anmerkung auf Seite 114) weit zurück. Aber auch von diesen muss man anerkennen, dass sie (bis auf den Eingang des Art. 36) dem Verfrächter günstiger sind, wie die analogen Vorschriften unseres Handelsgesetzbuches und des Betriebs-Reglements.

Die Declaration des „Interesses an der Lieferung" ist nur formell mit unserer Werth-Declaration (declarirte Gesammt-Werthsumme) zu vergleichen und darf nicht mit unserer Lieferzeit-Interesse-Declaration (declarirte Summe des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung) verwechselt werden.

Unsere Werth-Declaration, resp. die Bemessung des Geldwerthes der Haftung der Eisenbahn hat eine Maximalgrenze und diese Grenze ist der gemeine Handelswerth, resp. der gemeine Werth des verloren gegangenen oder beschädigten Gutes (§. 68, 1—3 B.-R.). Auch §. 64 B.-R.*)

*) §. 64, Alinea 1 B.-R. Die Eisenbahn haftet, abgesehen von den besonderen Bestimmungen im §. 67, für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Gutes seit dem Abschlusse des Frachtvertrages (§. 49) bis zur Ablieferung entstanden ist, soferne sie nicht beweist, dass der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt (vis major) oder . . . . entstanden ist.

und Art. 395, 396 H.-G.-B. stehen dieser Abgrenzung nicht im Wege. Der Berner Entwurf kennt für den Schadenersatz keine andere Abgrenzung, als die Höhe des in der Declaration augesprochenen Betrages. Der Beschädigte muss also wohl einen Schaden in der Höhe der Declaration erweisen, aber dieser Schaden darf auch höher als der gemeine, resp. der Handelswerth sein.

Dass das „Interesse an der Lieferung," also an der Uebergabe des Gutes in den Besitz des Adressaten, nicht identisch sei mit dem Interesse an der rechtzeitigen Lieferung (an der Einhaltung der Lieferzeit), versteht sich von selbst. Es sei übrigens bemerkt, dass der Berner Entwurf diese Auffassung auch ausdrücklich bestätigt und im Art. 39 den Ersatz des Schadens, welcher durch Versäumung der Lieferfrist entstanden ist, noch neben dem Ersatze des Werthes und der Entschädigung für das Interesse an der Lieferung zugesteht.

Der Frachtzuschlag im Falle einer Declaration des Interesses an der Lieferung ist als ein variabler, den Ausführungs-Bestimmungen überlassener gedacht, während der § 68 B.-R. den Zuschlag für die Werth-Declaration sofort mit der fixen Ziffer von ein Zehntel pro Mille und für je 150 Km. bemisst. Dieser Frachtzuschlag für das Interesse an der Lieferung wird in dem bereits vorhandenen Entwurfe der Ausführungs-Bestimmungen (§. 9 derselben) behandelt, und zwar ist das Maximum dieses Zuschlages mit 5 pro Mille für je 200 Km. limitirt. Es ist wohl nur ein Maximum, welches da vorgeschlagen wird und die einzelnen Bahnen können unter dasselbe heruntergehen, werden es aber gewiss nicht thun. Denkt man sich nun die Ziffer von 5 ‰ als Regel, so überrascht sie allerdings durch ihre Höhe, denn für 5 ‰, d. i. ½ Perc., übernimmt jede Versicherungs-Gesellschaft die Assecuranz eines allein stehenden, bloss mit Schindeln gedeckten Hauses für ein ganzes Jahr. Die Assecuranz-Prämie für Waarenmagazine beträgt durchschnittlich bei gewölbten Localitäten 0·9 pro Mille, bei ungewölbten 1·2 pro Mille und das Maximum sind 1·5 pro Mille. Rechnet man nun selbst, dass das Risico für transportirte Güter auf Seite der Eisenbahn im grossen Durch-

schnitte für je 200 Km. eine Woche dauert, so entspricht die Prämie von 5 ‰ per 200 Km. einem Prämiensatze von wenigstens (5 ‰ × 52 Wochen =) 260 ‰ jährlich. Wenn also der Transport des Gutes ein Jahr lang dauern würde (200 Km. wöchentlich), so betrüge die Prämie 260 ‰ und für die Einmagazinirung desselben Gutes in nicht feuersicheren Magazinen würde die ganzjährige Prämie nur 1·5 pro Mille betragen. 260 : 1·5 scheint mir nicht das richtige Vehältniss zwischen dem Risico einer Transport-Assecuranz und dem der Feuer-Assecuranz zu sein. Andererseits ist aber zu bedenken, dass die Declaration des Interesses und die durch dieselbe begründete Haftpflicht der Eisenbahnen ziffermässig nicht begrenzt ist, es sich also immerhin auch um sehr grosse Beträge und sehr grosse Risken handeln kann und dass für das normale, currente Geschäft eine Veranlassung zur Zahlung eines solchen Frachtzuschlages, resp. zur Declaration eines Interesses an der Lieferung überhaupt gar nicht vorliegt, weil die bedingungslose Verpflichtung der Bahnen zum Ersatze des Facturenwerthes dem Kaufmanne in den meisten Fällen vollständig genügen wird.

Art. 35 gibt der Besorgnis Raum, dass die Bahnen absichtlich die normalen Tarife etwas höher halten werden, um in den Specialtarifen kleine unwesentliche Preis-Ermässigungen gegen Festsetzung eines von ihnen im Verlust- oder Beschädigungsfalle zu leistenden sehr niedrigen Maximalbetrages zugestehen zu können; dass also das von der Geschäftswelt mit Recht missbilligte Princip der Normale für die Schadenberechnung (Art. 427, 1 H. G.-B. und §. 68, 2 B.-R.) doch wieder in Anwendung käme. Diese Besorgnis ist aber nicht ganz begründet. Vor Allem ist die Entstehung eines Schadens und die Nothwendigkeit des Ersatzes desselben doch nur ein Ausnahmsfall und für die Bahnen nicht von so grosser Wichtigkeit, um sich bei Festsetzung der Normaltarife durch die möglichen Consequenzen solcher Ausnahmsfälle bestimmen zu lassen. Man muss annehmen, dass für die Erstellung der Tarife andere Factoren entscheidend sind. Entscheiden aber diese andere Factoren, dann ist in der That jede Preisermässigung eine effective und nicht blos eine fictive Begünstigung und der

Verfrächter hat die Wahl zwischen zwei Vortheilen. Entweder er bezahlt den Normaltarif und behält den Anspruch auf Schadenersatz nach dem vollen Werthe, oder er bezahlt nur den Specialtarif und begnügt sich im Schadenfalle mit dem von der Bahn im vorhinein festgesetzten und dem Verfrächter bekannt gewesenen Maximal-Schadenersatze. Ein Specialtarif der fraglichen Art setzt aber ausserdem voraus, dass er sich nur auf einen oder eine abgegrenzte Reihe von Artikeln bezieht. Es muss deshalb auch die für jeden solchen Specialtarif seitens der Bahn festgesetzte Maximal-Schadenersatz-Ziffer in einem ursächlichen Zusammenhange, also in einem Werthverhältnisse mit den Artikeln stehen, auf welche sich der Specialtarif bezieht und wenn dann auch dieser Werth seitens der Bahn sehr niedrig angenommen ist, so kann der begangene Fehler und deshalb auch die Gefahr auf Seite des Verfrächters nicht so gross sein, als wenn beispielsweise der Art. 68 B.-R. den Durchschnittswerth aller Frachtgüter aller Bahnen zu jeder Jahreszeit und in jeder Verkehrsrichtung einfach mit 60 fl. per 100 Kgr. taxirt.

Als in Verlust gerathen wird ein Gut sowohl von §. 64 B.-R. (Art. 428 H.-G.-B.), wie vom Berner Entwurfe (Art. 33) ungefähr in der gleichen Zeit nach Ablauf der Lieferfrist betrachtet, nämlich von jenem in 4 Wochen, von diesem in 30 Tagen. Dagegen ergibt sich in Bezug auf die Fristen ein kleiner Unterschied bei den in Verlust gerathenen und nachträglich wieder aufgefundenen Gütern. Nach §. 64 B.-R., kann der Verlustträger bei Empfangnahme der Entschädigung beanspruchen, dass er, falls das in Verlust gerathene Gut später einmal aufgefunden werden sollte, hievon benachrichtigt werde und innerhalb 8 Tagen nach Erhalt dieser Nachricht kann der Berechtigte die Rückgabe des gefundenen Gutes gegen Erstattung der erhaltenen Summe fordern. Wenn der Entschädigungs-Berechtigte bei der Empfangnahme der Entschädigung den beschriebenen Anspruch oder vielmehr Vorbehalt nicht erhebt, so ist die Bahn nicht verpflichtet, ihn von der Wiederauffindung zu benachrichtigen und er erwirbt auch kein Recht, die Rückgabe zu ordern. Der Berner Entwurf enthebt den entschädigten Verlustträger der Verpflichtung, sich die eventuelle Zurück-

nahme des wiedergefundenen Gutes, resp. die Anzeige von der Wiederauffindung vorzubehalten, er verpflichtet die Eisenbahn, den Verlustträger von der Thatsache der Wiederauffindung des Gutes unter allen Umständen in Kenntnis zu setzen und seine Weisungen abzuwarten. Diese bedingungslose Verpflichtung zur Anzeige musste aber zeitlich begrenzt werden und die Frist von 4 Monaten dürfte nicht zu kurz bemessen sein. Den eigentlichen Grund, warum man gerade 4 Monate gewählt hat, vermochte ich nicht ausfindig zu machen und die in einigen Vertragsstaaten bestehende Uebung kann man als Rechtsgrund für die Bemessung einer Frist nicht gelten lassen. Vom praktischen Standpuncte aus scheint mir die 4 monatliche Frist übrigens unverfänglich zu sein.

In Bezug auf die Anzeige von der Wiederauffindung des Gutes werden durch den Berner Entwurf die Rechte des Verlustträgers und die Pflichten der Eisenbahnen auf der einen Seite vergrössert, auf der anderen beschränkt. In Bezug auf die Ausübung des Optionsrechtes wird aber die Situation des Verlustträgers wesentlich verbessert; denn während er nach §. 64 B.-R sich innerhalb 8 Tagen nach erhaltener Anzeige über die Rücknahme des gefundenen Gutes.entscheiden müsste, räumt ihm Art. 36 hiefür eine fast viermal so lange Frist — 30 Tage — ein.

Sonst besteht noch ein bemerkenswerther Unterschied zwischen der letzten Alinea des §. 68 B.-R. und dem Art. 41 des Berner Entwurfes, indem der letztere die Vergütung des vollen Schadens für alle Fälle zuspricht, wenn derselbe in Folge der Arglist oder der groben Fahrlässigkeit der Eisenbahn entstanden ist. „Arglist" und „grobe Fahrlässigkeit" sind Ausdrücke, welche unserer juristischen Terminologie geläufiger sind, wie die „bösliche Handlungsweise" in den deutschen Gesetzen. Das deutsche Handelsgesetzbuch ist seit 20 Jahren in Oesterreich recipirt und trotzdem sind die zumeist interessirten Kreise nocht nicht darüber einig geworden, was Alles unter „böslicher Handlungsweise" zu verstehen sei. Auch Gesetze, welche die Reichsgrenze passiren, sollten einer strengeren Controle unterworfen werden.

Beilage I.

Verzeichnis der von den Handels- und Gewerbekammern und den einzelnen Fach-Comités der Enquête gestellten Anträge, welche das Betriebs-Reglement betreffen.

(Die von einzelnen Comités nach dem 10. März 1883 gefassten Beschlüsse über Aenderungen des Betriebs-Reglements sind von der IX. Gruppe und daher auch von dem Referenten für das Betriebs-Reglement nicht mehr behandelt worden).

Handels- und Gewerbekammer Graz.

I. (10)*). §. 59 des Betriebs-Reglements soll in der Weise abgeändert werden, dass es dem Aufgeber von Waaren gestattet sei, über dieselben während des Rollens oder vor Bezug durch den Adressaten gegen Deponirung des Aufgabs-Recepisses bei der Abgabestation oder der Station des Domicils des Recepisse-Ueberreichers ohne sonstige Formalitäten anders zu verfügen.

Handels- und Gewerbekammer Prag.

II. (4). Die im §. 67 des Betriebs-Reglements enthaltene Bestimmung, dass die Eisenbahnen keine Haftung für den Bruch bei leicht gebrechlichem Eisengusse übernehmen, bietet denselben den Anlass, trotzdem sie ausser den Frachtgebühren noch die allgemeine Assecuranzgebühr einheben und nach Artikel 395 des Handelsgesetzbuches für die Beschädigung des zum Transporte übernommenen Gutes haften sollten, für Brüche an Maschinentheilen aus Eisenguss jede Entschädigung zu verweigern. Es wäre demnach dieser Paragraph entsprechend abzuändern, um eine so weitgehende Auslegung zu beseitigen.

---

*) Die hinter der fortlaufenden römischen Zahl eingeklammerte arabische Zahl bedeutet jene Nummer, unter welcher der betreffende Antrag in dem Berichte der Handelskammer, resp. des Comités enthalten ist.

Gruppe I, Comité 3.

(**Gusseisen und Guss-Stahlwaaren, landwirthschaftliche Maschinen.**)

III. (1.) Die hohe Regierung wolle im Vereine mit der deutschen Regierung, das auf den deutschen und österreichischen Bahnen giltige Betriebs-Reglement im §. 67, Alinea 1 b, wie folgt, abändern: „Für den Bruch bei leicht gebrechlichen Sachen, als: leicht gebrechlichen Möbeln, Glas, leeren oder gefüllten Krügen, Flaschen und Glasballons, Zucker in losen Broden etc. und für den Bruch bei Eisenguss, insoferne derselbe durch die innere Beschaffenheit des Materials (Guss-Spannung, grobe Gussfehler) entstehen kann," — ferner wolle die Enquête

IV. (2.) für die in Gruppe III der Tarif-Enquête beantragte Aenderung des §. 59 des Betriebs-Reglements, „wornach es dem Aufgeber von Waaren gestattet sein soll, insolange als dieselben vom Adressaten nicht bezogen sind, gegen Deponirung des Aufgabs-Recepisses bei der Auf- oder Abgabestation ohne sonstige Formalitäten anderweitig zu verfügen," eintreten;

V. (3.) die Manipulationsgebühr darf von einer Bahnverwaltung nur einmal, und bei solchen Bahnen oder Bahnlinien, welche das Gut nur durchläuft, nicht wiederholt berechnet werden.

VI. (4.) Die Sonn- und Feiertage sind in allen Fällen in die lagerzinsfreie Zeit nicht miteinzurechnen.

Gruppe I, Comité 4.

(**Blei und andere unedle Metalle.**)

VII. Bei Wagenladungsgütern, welche von der Ausgangs- bis zur Bestimmungs-Station auf demselben Wagen laufen, also nicht umgeladen werden, darf die Manipulationsgebühr nur einmal berechnet werden, gleichviel ob dieselben bis dahin zwei, drei oder mehr fremde Bahnen durchlaufen. Bei solchen Gütern, welche von der Partei selbst verladen werden, soll die Einhebung der Manipulationsgebühr gänzlich entfallen. Eine wiederholte Einhebung der Manipulationsgebühr darf nur im Falle einer factischen Umladung des Gutes auf einen andern Wagen und nur so oft stattfinden,

als die Umladung überhaupt erfolgt. Bei Stückgütern wäre eine wiederholte Einrechnung der Manipulationsgebühr auch nur im Falle einer factischen Ueberladung derselben zulässig.

Gruppe II, Comité 1.

(Borke und Gerbstoffe.)

VIII. Es soll keine Manipulationsgebühr für die Zwischenbahnen eingehoben werden.

Gruppe II, Comité 2.

(Cellulose und Holzstoffe.)

IX. 1. Die im Betriebs-Reglement, welches ebenfalls einer gründlichen Revision bedürftig ist, unter §. 50, Punct 3, Absatz 3, enthaltene Bestimmung sollte dahin abgeändert werden, dass, falls die Angabe des Transportweges im Frachtbriefe fehle, die Versandt-Expedition auf Gefahr des Absenders, den für letzteren mit den geringsten Kosten verbundenen Weg zu wählen habe.

X. 2. Die Bestimmung des §. 53, Absatz 2, des Betriebs-Reglements, möge dahin richtig gestellt werden:

Unrichtige Anwendung des Tarifes, sowie Fehler bei der Gebührenberechnung sollen weder der Eisenbahn, noch dem zur Zahlung Verpflichteten zum Nachtheile gereichen. Zu viel erhobene Beträge sind dem Bezugsberechtigten innerhalb eines Jahres zu avisiren und die von den Parteien wegen zu viel gezahlter Beträge eingebrachten Reclamationen innerhalb dreier Monate vom Tage der Einreichung von den Eisenbahnen zu erledigen.

Gruppe III, Comité 1.

(Getreide aller Art, Hülsenfrüchte, Malz und Oelsaat.)

XI. Die Manipulationsgebühr darf auch dann nur einmal eingehoben werden, wenn das Gut bei directer Aufgabe mehrere Bahnen passirt.

Gruppe III, Comité 2.

(Mehl und Mahlproducte.)

XII. 1. (resp. 11). Es sollen keine Manipulationsgebühren für die Uebergangspuncte eingehoben werden.

XIII. 2. (24). Es soll §. 59 des Betriebs-Reglements vom 1. Juni 1874 dahin präcisirt werden, dass es dem Aufgeber von Waaren gestattet ist, über dieselben während des Rollens oder vor Bezug durch den Adressaten gegen Deponirung des Aufgabs-Recepisses bei der Abgabestation oder der Station des Domicils des Recepisse-Ueberreichers ohne sonstige Formalitäten anders zu verfügen.

XIV. 3. (25). §. 67, Alinea 8, des Betriebs-Reglements soll dahin abgeändert werden, dass Gewichtsmängel beim Transporte von Getreide, Mehl und Mahlproducten nicht vergütet werden sollen, soweit für die ganz durchlaufenen Strecken das Fehlende nicht mehr als $^1/_2$ Perc. beträgt.

Gruppe III, Comité 3.

(Spiritus, Kartoffeln, Bier, Dungstoffe und Fäcalien.)

XV. 1. Die Anrechnung der Manipulationsgebühr erfolgt auch bei Gütern, die zwei oder mehrere Bahnen transitiren, nur ein einziges Mal.

XVI. 2. Es soll bei allen Tarifen eine angemessene und gleichförmige Promulgationsfrist eingehalten werden

XVII. 3. Die Parteien sollen gehalten sein, die erforderlichen Wagen bis zu einer Maximalzahl binnen 24 Stunden, einen über letztere hinausgehenden Massenbedarf acht Tage vor Beginn der Abfuhr anzumelden und zu beangaben; dagegen soll aber der Stationsvorstand verpflichtet werden, eine derartige Bestellung der Wagen unter allen Verhältnissen rechtzeitig zu veranlassen.

XVIII. 4. Für die Auf- und Abladung der Wagen soll den Parteien eine Frist von 24 Stunden eingeräumt werden und die Bahn erst nach Ablauf derselben zur Einhebung von Strafgeldern, die jedoch nicht mehr als 2 fl. per Tag zu betragen hätten, berechtigt sein; dagegen soll aber auch der Bahnverwaltung die Verpflichtung auferlegt werden, die Parteien für jedes Zeitversäumnis, das durch eine, *durch ihre Schuld* hervorgerufene Störung der Verladung verursacht wird, entsprechend zu entschädigen, sowie für geeignete, zweckmässig eingerichtete Aufladegeleise Sorge zu tragen.

XIX. 1. Die Parteien sollen sich jederzeit den Anordnungen der Bahnbediensteten zu fügen haben.

XX. 6. Es soll gestattet werden, mehrere Waggons mittelst eines Frachtbriefes zu verfrachten.

Gruppe III, Comité 4.

(Milch und Milchgefässe, Stärke und Flachs.)

XXI. 1. Es werde gestattet, mit einem Frachtbriefe bis zu drei Wagen Flachs zur Aufgabe zu bringen.

XXII. 2. Seitens der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen soll ein allgemein giltiges, in möglichst einfache Sätze und Formeln zusammengedrängtes Eisenbahn-Betriebs-Reglement veröffentlicht und demselben jährlich ein alle Bahnen umfassender, praktisch eingerichteter Frachten-Tarif angefügt werden.

(Bier.)

XXIII. 3. (8). Es soll eine seitens der Bahnen zu garantirende Lieferfrist, und zwar auf einer und derselben Bahn für eine Transportstrecke von circa 60 Km. 12 Stunden, circa 120 Km. 18 Stunden, 200 Km. 24 Stunden etc. eingeführt werden. Bei Uebergang des Bieres auf eine andere Bahn wären zu dieser Lieferfrist sechs Stunden hinzuzurechnen. Bei Nichteinhaltung der Lieferzeit soll die Bahn zum Ersatz eines allfälligen Schadens verpflichtet und auch dafür haftend sein, dass die Fässer während des Transportes nicht angebohrt und Bierflaschen defraudirt werden.

Gruppe IV, Comité 2.

(Böhmische Braunkohle.)

XXIV. Die Expeditionsgebühr wird ohne Rücksicht auf die Länge der je durchlaufenen Strecke und ohne Rücksicht darauf, ob diese Strecke einer oder mehreren Bahn-Unternehmungen gehört, nur einmal, und zwar für alle Relationen, in einer und derselben Höhe erhoben.

Gruppe IV, Comité 3.

(Böhmische Schwarzkohle.)

XXV. In Berücksichtigung der häufig vorkommenden Kohlendiebstähle während des Transportes wären präcisere

Bestimmungen wegen der Haftpflicht der Eisenbahnen einzuführen. Es ist ein einheitliches Gutgewicht auf allen Bahnen anzustreben.

Gruppe IV, Comité 4.

(Braunkohle in den Alpenländern.)

XXVI. Einführung einer entsprechenden Haftpflicht für die der Bahn übergebenen Güter.

Gruppe VII, Comité 2.

(Ziegel, Porzellan, Thon, Glas u. s. w.)

XXVII. (10). Herabsetzung der Lieferfrist im Allgemeinen und ganz besonders in den Fällen der versicherten Lieferzeit, die derart bemessen ist, dass sie nur eine Vertheuerung des Transportes, nicht aber eine Versicherung des Interesses des Versenders darstellt. Volle Haftbarkeit der Bahnen bei Lieferzeit-Ueberschreitungen muss gefordert werden. Sind solche eingetreten, so hat die Abgabestation sofort zu entschädigen, was übrigens auch hinsichtlich der Werthdeclaration zu gelten hätte. Reclamationen jeder Art sind sowohl von der Aufgabe-, als der Abgabestation anzunehmen.

Gruppe VIII.

(Zucker.)

XXVIII. (5). Die Bahnverwaltungen sind zu veranlassen, dass sie die gegenwärtig zu hoch und mitunter willkürlich bemessenen Gebühren für die Wagenbenützung und den Uebergang der Wagen auf Fabriks-Schleppbahnen ermässigen, und dass der Bemessung der Nebengebühren für diese Leistungen künftighin nur die Selbstkosten zu Grunde gelegt werden dürfen.

XXIX. (6). Die Gruppe VIII gibt dem Wunsche nach einer Vermehrung der Brückenwaagen und nach einer Verlängerung der für die Verladung, beziehungsweise Abladung seitens der Bahnverwaltungen zugestandenen Fristen Ausdruck. Wird Rübe auf Stationen verladen, auf denen sich keine Brückenwaage befindet, so soll der Versender im Falle einer Ueberlastung zur Zahlung einer Conventionalstrafe nicht verhalten sein.

Beilage II.

Verzeichnis der in der officiellen*) Sitzung der IX. Gruppe vom 10. März 1883 gefassten Beschlüsse

1. Alle Vorschriften, welche die ordnungsmässige Verpackung der Güter betreffen und einen Einfluss auf die Uebernahme (§. 47), Berechnung der Frachtgelder (§. 52) oder die Haftpflicht (§. 67) ausüben sollen, sind übersichtlich zusammen zu stellen und von Zeit zu Zeit zu ergänzen und zu veröffentlichen.

2. Der Stempel der Expedition der Absendestation (§. 49) ist (den Fall der Einlagerung bis zur thunlichsten Verladung (§. 55) ausgenommen), ohne Verzug nach geschehener vollständiger Auflieferung, in Gegenwart des Versenders und noch vor Ausfertigung des Aufgabs-Recepisses dem Frachtbriefe aufzudrücken.

3. Die Feststellung der Uebereinstimmung eines Frachtbriefes mit dem von der Regierung in dem Betriebs-Reglement vorgeschriebenen Formulare ist Sache der Regierung und hat die Regierung dafür Sorge zu tragen, dass die Eisenbahn-Frachtbriefe an allen Orten der Monarchie (auch dort, wo sich keine Eisenbahn-Station befindet), in derselben Weise in Verschleiss gesetzt werden, wie die Postfrachtbriefe.

Es steht dabei Jedermann frei, auf diesen Frachtbriefen nachträglich seine Firma und Adresse, die Adresse des Empfängers, den Inhalt der Sendung und die gesetzlich oder reglementarisch zulässigen Erklärungen mittelst Druck, Lithographie, Stampiglirung oder in anderer Weise anzubringen.

Protokollirte Firmen geniessen den Vorzug, dass sie Frachtbriefe, auf welchen derartige Beisätze nach ihren An-

*) Dieser Sitzung gingen am 8. und 9. März Berathungen über das Betriebs-Reglement voraus, an welchen die Herren Vertreter der Regierung und der Eisenbahnen nicht theilgenommen haben.

gaben gedruckt sind, bei jedem k. k. Postamte oder Stempelverlage, jedoch nicht in Partien unter 1000 Stück, bestellen können und es ihnen überlassen bleibt, die Frachtbriefe mit oder ohne dem gesetzlichen Stempel von 1, resp. 5 kr. zu beziehen. Im Falle sie gestempelte Frachtbriefe beziehen, gebührt ihnen eine Provision von $1^1/_2$ Perc. des Stempelbetrages.

Die Frachtbriefe sollen (exclus. Stempel) im Einzelnverschleisse nicht mehr als $^1/_2$ kr. per Stück, die mit vorgedruckten Beisätzen nicht mehr als 5 fl. per 1000 Stück kosten.

4. Erhöhungen der Gütertarife sind mindestens sechs Wochen früher, als sie in Wirksamkeit zu treten haben, zur öffentlichen Kenntnis zu bringen.

5. Für solche Leistungen, welche mit dem Eisenbahn-Transporte von Gütern allgemein und nothwendig verbunden sind, dürfen keine separaten Gebühren („Nebengebühren für besondere Leistungen") erhoben werden.

6. Unrichtige Anwendungen des Tarifs, sowie Fehler bei der Gebührenberechnung sollen weder der Eisenbahn, noch dem zur Zahlung Verpflichteten zum Nachtheile gereichen. Zu viel erhobene Beträge sind dem Bezugsberechtigten auch ohne Reclamation zu ersetzen.

7. Die Bestellungen von Lastwägen müssen schriftlich geschehen und sind an den Vorstand der Aufgabestation zu richten. Alle Bestellungen von Lastwagen sind in ein mit fortlaufenden Nummern versehenes Buch einzutragen, in welches der Stationsvorstand jedem Besteller von Wagen die Einsichtnahme zu gestatten hat. Die Eisenbahn-Verwaltungen sind dafür verantwortlich, dass die verfügbaren Wagen — vorbehaltlich einer entsprechenden Bedachtnahme auf die Eigenthums-Verhältnisse und Wagengattungen, sowie die Richtung des Verkehres — den Bestellern in der Reihenfolge der stattgefundenen Bestellung zugewiesen werden. Wenn eine Bestellung von Wagen nicht effectuirt werden kann, so ist der Besteller hievon längstens innerhalb drei Tagen nach erfolgter Bestellung directe und schriftlich zu verständigen. In diesem Falle ist eine etwa bezahlte Angabe unverweilt zurückzustellen. Unterbleibt eine solche negative

Verständigung, so ist die Eisenbahn im Falle des Nichteintreffens oder des verspäteten Eintreffens der bestellten Wagen verpflichtet, dem Besteller den erwachsenen Schaden zu ersetzen.

8. Jede Bahnverwaltung hat durch die Tarife für den Verkehr innerhalb ihres Gebietes Lieferungszeiten zu publiciren, welche folgende Ausmaasse nicht übersteigen dürfen.

A. Für gewöhnliche Frachtgüter:

Für den Transport bis zu 150 Km. zwei Tage, bei grösseren Entfernungen für je angefangene 150 Km. einen Tag mehr.

B. Für Eilgüter:

Für den Transport bis zu 150 Km. einen Tag, bei grösseren Entfernungen für je angefangene 150 Km. je 12 Stunden mehr.

Für Transporte, welche aus dem Bereiche einer Verwaltung in den Bereich einer anderen, direct oder indirect anschliessenden Verwaltung übergehen, gelten, insoferne für den betreffenden Verbandverkehr keine kürzere Lieferfrist publicirt worden sein sollte, die im §. 57 vorgesehenen Maximalansätze als normale Lieferungszeit, jedoch mit der Beschränkung, dass die Lieferungszeit für Entfernungen bis zu 225 Km., dann für Transporte von lebendem Vieh, Fleisch und Bier die Hälfte dieser Maximal-Lieferungszeit (§. 57) nicht überschreiten dürfe.

9. Die Verwaltungen der österr. Eisenbahnen sind zu ersuchen, dass sie in die besonderen Vorschriften für die Beförderung von Getreide und Mehl eine Bestimmung des Inhalts aufnehmen, durch welche es den Aufgebern ganzer Wagenladungen gestattet wird, sich bei der Aufgabe die Ertheilung nachträglicher Anweisungen wegen Zurückgabe des Gutes oder Auslieferung desselben an einen anderen, als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger, auch im Wege der ursprünglich benannten Abgabe-Station, vorzubehalten. In solchen Fällen ist bei der Ertheilung der nachträglichen Anweisung der Aufgabsschein an die Eisenbahn zurückzustellen und eine Erklärung abzu-

geben, durch welche die Bahn von den ursprünglich übernommenen Verpflichtungen enthoben wird.

10. Die Verwaltungen der österr. Eisenbahnen sind zu veranlassen, dass sie die Fristen, binnen welchen die von dem Versender selbst verladenen Güter durch die Empfänger auszuladen und abzuholen sind, in einer den localen Verhältnissen, der Natur der Güter und den Wünschen der Verfrächter Rechnung tragenden Weise verlängern.

In diese Fristen darf die Zeit, während welcher die Beladung oder Entladung durch Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Organe verhindert oder unterbrochen wurde (Verschiebedienst, Zugsverkehr u. s. w.) nicht eingerechnet werden.

11. §. 59, 3, ist dahin zu verstehen, dass bei Berechnung der lagerzinsfreien Zeit, Sonn- und Feiertage nie mitgerechnet werden dürfen.

12. Die Eisenbahn haftet auch für alle Dienstleistungen der Gepäckträger, zu deren Leistung sie von der Eisenbahn dem Publicum zur Verfügung gestellt werden. Die Gepäckträger unterstehen gerade so, wie alle anderen Leute der Eisenbahnen, der Oberaufsicht der Eisenbahnbehörden und sind die einschlägigen Bestimmungen im Verordnungswege festzustellen.

13. §. 67, 1, *b*, soll lauten: „Für den Bruch bei leicht gebrechlichen Sachen, als: leicht gebrechlichen Möbeln, Glas, leeren oder gefüllten Krügen, Flaschen und Glasballons, Zucker in losen Broden etc. und für den Bruch bei Eisenguss, insoferne derselbe durch die innere Beschaffenheit des Materials (Gussspannung, grobe Gussfehler) entstehen kann."

14. Die Eisenbahn haftet in Ansehung begleiteter Transporte von lebenden Thieren nur dann nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird, wenn seitens der Eisenbahn keine separaten Gebühren für die Hin- und Rückreise der Begleiter eingehoben werden.

Die Bahnverwaltungen haben zu publiciren, bei welchen Zügen, in welchen Stationen und binnen welcher Zeit das

Tränken von Thieren durch die Viehbegleiter vorgenommen werden kann.

15. Gruppe III, Comité 2. §. 67, Alinea 8, des Betriebs-Reglements soll dahin abgeändert werden, dass Gewichtsmängel beim Transporte von Mehl- und Mahlproducten vergütet werden müssen, so weit für die ganze durchlaufene Strecke das Fehlende mehr als $1^1/_2$ Perc. beträgt.

16. Ueber den Geldwerth der Haftung gelten folgende Bestimmungen:

a) Wenn von der Eisenbahn für gänzlichen oder theilweisen Verlust des Gutes Ersatz geleistet werden muss, so ist der gemeine Handelswerth, in dessen Ermanglung der gemeine Werth, zu ersetzen, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Versandtorte zu der Zeit hatte, zu welcher das Gut zur Beförderung angenommen worden ist. Dazu kommt die Erstattung dessen, was an Zöllen und sonstigen Kosten, sowie an Fracht etwa bereits bezahlt worden ist.

b) Es ist den Eisenbahnen gestattet, besondere Bedingungen (Specialtarife) mit der Festsetzung eines im Falle des Verlustes, der Minderung oder Beschädigung zu ersetzenden Maximalbetrages zu veröffentlichen, soferne diese Specialtarife eine Preisermässigung für den ganzen Transport gegenüber den gewöhnlichen Tarifen jeder Eisenbahn enthalten und der gleiche Maximalbetrag auf die ganze Transportstrecke Anwendung findet.

c) Wird das in Verlust gerathene Gut binnen vier Monaten nach Ablauf der Lieferfrist nachträglich wieder aufgefunden, so ist der Entschädigungs-Berechtigte sofort durch die Eisenbahn davon in Kenntnis zu setzen, welche seine Weisung bezüglich der Verfügung abwarten wird.

Innerhalb 30 Tagen nach erhaltener Nachricht ist derselbe, gegen Rückerstattung der ihm bezahlten Entschädigung, zu verlangen berechtigt, dass das Gut ihm nach seiner Wahl an dem Versandt- oder an dem im Frachtbriefe angegebenen Empfangsorte kostenfrei ausgeliefert werde.

Nach Ablauf der erwähnten vier Monate kann die

Eisenbahn nach den Gesetzen ihres Landes über die aufgefundene Waare verfügen.

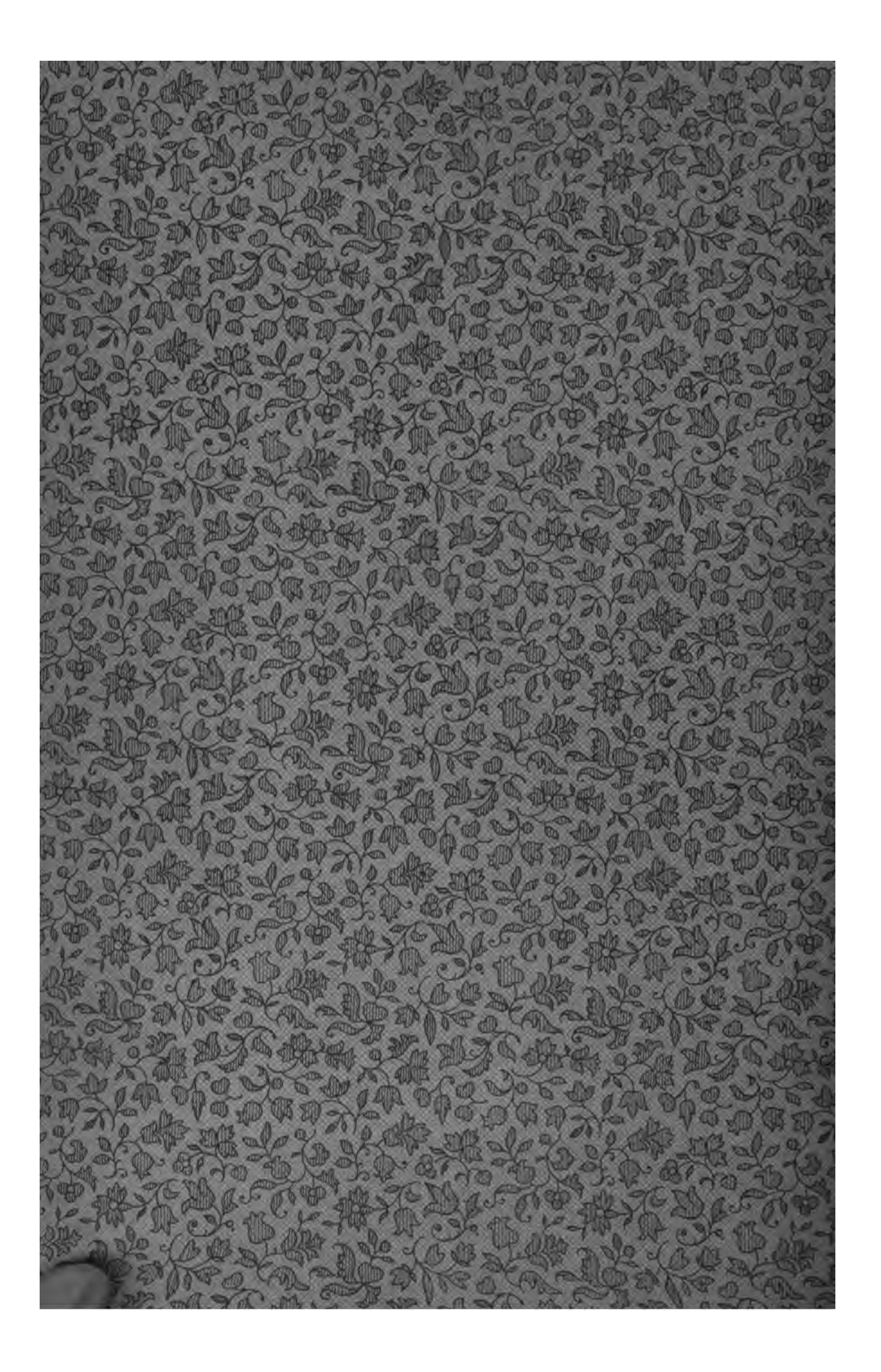
d) Im Falle der Beschädigung hat die Eisenbahn den ganzen Betrag des Minderwerthes der Waare zu bezahlen. Im Falle die Beförderung nach einem Specialtarife im Sinne des Absatzes *b* stattgefunden hat, wird der zu bezahlende Schadenbetrag verhältnismäsig reducirt.

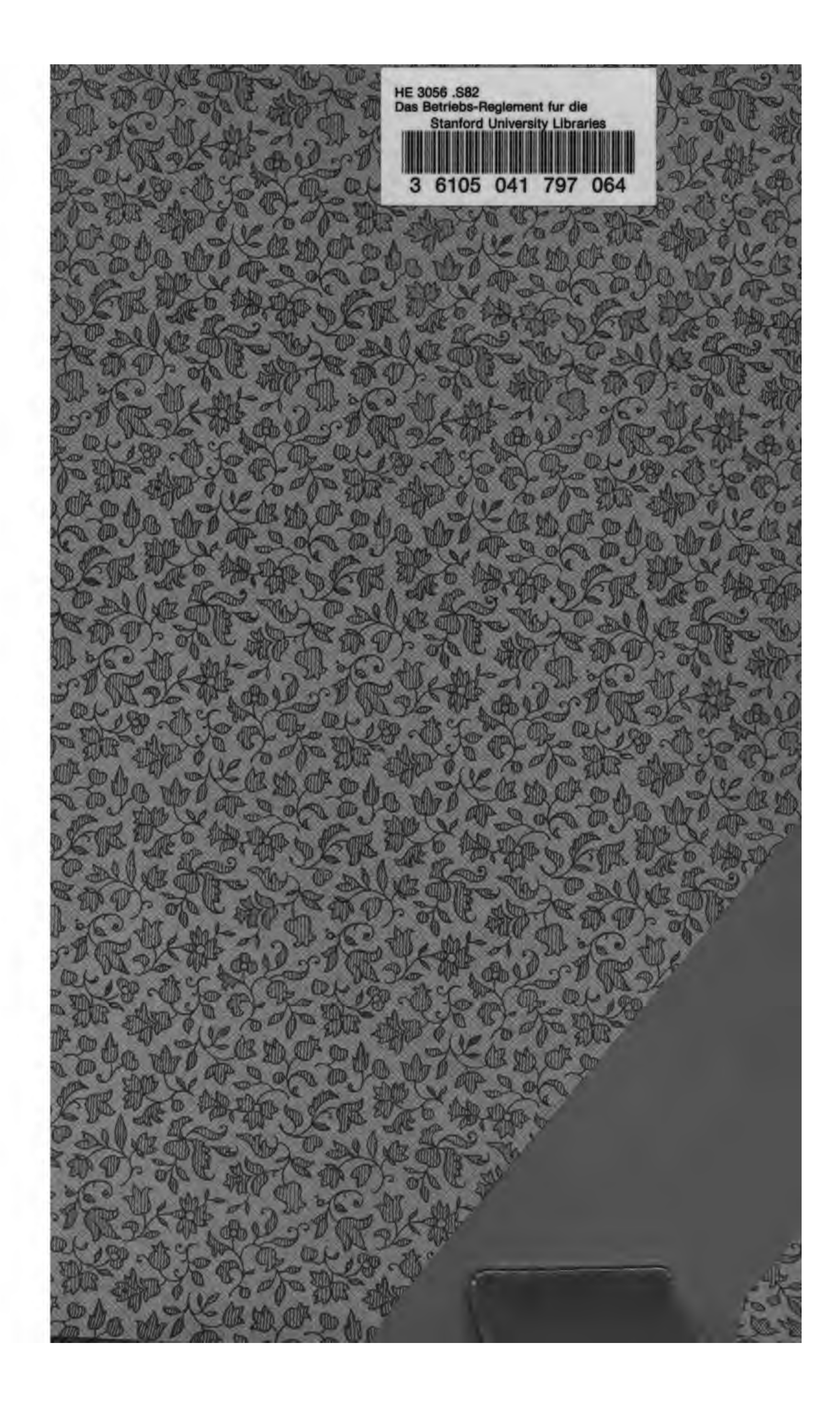
e) Hat eine Declaration des Interesses an der Lieferung stattgefunden, so kann dem Berechtigten im Falle des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung, ausser der durch den Absatz *a* und beziehungsweise durch den Absatz *d* festgetzten Entschädigung noch ein weiterer Schadenersatz bis zur Höhe des in der Declaration festgesetzten Betrages zugesprochen werden. Das Vorhandensein und die Höhe dieses weiteren Schadens hat der Berechtigte zu erweisen.

Die Ausführungs-Bestimmungen setzen den Höchstbetrag des Frachtzuschlages fest, welchen der Absender im Falle einer Declaration des Interesses an der Lieferung zu zahlen hat.

f) Die Vergütung des vollen Schadens kann in allen Fällen gefordert werden, wenn derselbe in Folge der Arglist oder der groben Fahrlässigkeit der Eisenbahn entstanden ist.

g) Der Forderungsberechtigte kann 6perc. Zinsen der als Entschädigung festgesetzten Summe verlangen. Diese Zinsen laufen bei Verlust, Minderung oder Beschädigung von dem Tage, an welchem die Ablieferung des Gutes hätte erfolgen müssen.




HE 3056 .S82
Das Betriebs-Reglement fur die
Stanford University Libraries
3 6105 041 797 064

